

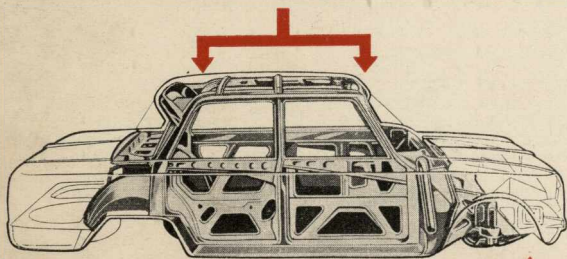
### un'ALFA perchè:



Le Alfa Romeo sono vetture che danno innanzitutto la garanzia della sicurezza: questo è il risultato che, fin dalle origini, l'Alfa Romeo ottiene adottando soluzioni costruttive nate dalla grande esperienza delle competizioni. Per questo, quando l'Alfa Romeo dice che le proprie vetture sono sicure, spiega il perchè.

### ha la struttura della sicurezza

L'ABITACOLO, A STRUTTURA RIGIDA, GARANTISCE UN'EFFICACE PROTEZIONE DEI PASSEGGERI.



IL COFANO MOTORE E IL BAGAGLIAIO A STRUTTURA DI RIGIDITÀ DECRESCENTE VERSO LE ESTREMITÀ DELLA VETTURA ASSORBONO E SMORZANO LA FORZA DELL'URTO.

In ogni modello Alfa Romeo la posizione del baricentro e l'efficacia dei singoli dispositivi garantiscono eccezionali tenuta di strada e frenata. Oltre a queste, che con la maneggevolezza, la ripresa e la grande visibilità sono le principali prerogative di sicurezza attiva, occorre ricordare la caratteristica più importante ai fini della sicurezza passiva: la struttura portante a resistenza differenziata. Le parti anteriori e posteriori della carrozzeria sono state progettate in modo da assorbire la maggior parte della forza d'urto e attutirne l'effetto sulla parte centrale abitata. Ne deriva una minima deformabilità dell'abitacolo con un aumento della protezione e diminuzione del rischio di blocco o di apertura delle portiere.

### un'ALFA perchè:



Le Alfa Romeo sono vetture che danno innanzitutto la garanzia della sicurezza: questo è il risultato che, fin dalle origini, l'Alfa Romeo ottiene adottando soluzioni costruttive nate dalla grande esperienza delle competizioni. Per questo, quando l'Alfa Romeo dice che le proprie vetture sono sicure, spiega il perchè.

### ha la sicurezza della durata



Una macchina che funziona bene è una macchina che funziona a lungo. E per dare le prestazioni che dà un'Alfa Romeo deve funzionare benissimo: è un organismo che non può permettersi nemmeno una parte che non sia studiata per resistere alle più forti sollecitazioni. Il motore efficiente, il cambio docile, gli organi di trasmissione, le sospensioni, i freni resistenti non danno solo velocità, fluidità di marcia, maneggevolezza, tenuta di strada: sono un complesso di alte qualità destinate a durare a lungo. In un'Alfa Romeo il maggior valore delle prestazioni è tutt'uno con il maggior valore della vettura nel tempo.















---

## CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE PER L'ESERCIZIO 1966

Presidente  
Vice Presidente  
Amministratore Delegato  
Consigliere  
Consigliere  
Consigliere  
Consigliere  
Consigliere  
Consigliere  
Consigliere  
Consigliere  
Consigliere

LURAGHI Dr. Giuseppe  
† MEDA On. Avv. Luigi  
di NOLA Dr. Raffaello  
BALDINI Dr. Ing. Riccardo  
BUCCINI PIETRANTONIO Dr. Mario  
† DE GASPERI Dr. Augusto  
FIDANZA Dr. Ing. Eraldo  
GIAMBELLI Dr. Ing. Agostino  
MAGRÌ Cav. del Lav. Gr. Cr. Dr. Salvatore  
MANUELLI Cav. del Lav. Prof. Ernesto  
MEDUGNO Dr. Leopoldo  
SERANGELI Dr. Aldo  
VELANI Cav. del Lav. Dr. Ing. Bruno

Segretario del Consiglio

SERANGELI Dr. Aldo

## COLLEGIO SINDACALE PER L'ESERCIZIO 1966

Presidente  
Sindaco Effettivo  
Sindaco Effettivo  
Sindaco Effettivo  
Sindaco Effettivo  
Sindaco Supplente  
Sindaco Supplente

RICCA Gr. Uff. Rag. Argentino  
BACCANI Dr. Mario  
CORTESI Dr. Gaetano  
MAJOLINO Rag. Vito  
MERLINI Comm. Dr. Rag. Angiolo  
PICCARDI Dr. Alberto  
VIGORITI Dr. Beniamino

---



---

## CONVOCAZIONE DI ASSEMBLEA

I Signori Azionisti sono convocati in Assemblea Ordinaria presso la Sede della Società in Milano, Via Gattamelata 45 per il giorno 14 giugno 1967 alle ore 10,30 in prima convocazione e per il giorno 15 giugno 1967 alle ore 10,30 in seconda convocazione, per deliberare sul seguente

### ORDINE DEL GIORNO

— Deliberazioni sulle pratiche di cui ai n. 1, 2 e 3 dell'art. 2364 del Codice Civile.  
Avranno diritto di intervenire all'Assemblea gli azionisti che almeno 5 giorni liberi prima di quello fissato per l'Assemblea abbiano effettuato il deposito, ai sensi di legge, dei certificati azionari presso i seguenti sportelli incaricati di rilasciare i biglietti di ammissione:

- Banca Commerciale Italiana - Filiale di Roma
  - Banco di Roma - Sede di Roma
  - Banco di Roma - Filiale di Milano
  - Credito Italiano - Filiale di Roma
  - Credito Italiano - Filiale di Milano
  - Banca Nazionale del Lavoro - Sede di Roma
  - Banca Nazionale del Lavoro - Filiale di Milano
  - Banco di Napoli - Filiale di Roma
  - Banca Popolare di Milano - Filiale di Roma
  - Banco di Sicilia - Sede di Roma
  - Banca Popolare di Novara - Sede di Roma
  - Banco di S. Spirito - Sede di Roma
  - Banca Nazionale dell'Agricoltura - Sede di Roma
  - Istituto Bancario S. Paolo di Torino - Sede di Torino
  - Istituto Bancario S. Paolo di Torino - Filiale di Roma
  - Cassa di Risparmio di Roma - Sede di Roma
  - Monte dei Paschi di Siena - Filiale di Roma
  - Cassa di Risparmio di Genova - Sede di Genova
  - Cassa Sociale - Via Gattamelata 45 - Milano.
-



---

Signori Azionisti,

prima di riferirVi sui risultati dell'esercizio, assolviamo al doloroso compito di ricordare, commossi, il Vice Presidente On. Luigi Meda ed il Consigliere Dr. Augusto De Gasperi, entrambi scomparsi nel dicembre 1966.

L'On. Meda entrò a far parte del Consiglio di Amministrazione il 19 maggio 1950 e dal luglio 1956 ha ricoperto con continuità la carica di Vice Presidente, contribuendo all'attività della Società col suo appassionato attaccamento, la sua grande esperienza e la sua serena obiettività.

Il Dr. De Gasperi è stato Consigliere dal 30 giugno 1960, apportando all'Azienda la sua opera avveduta e pacata: anch'Egli ha lasciato un doloroso vuoto ed un duraturo ricordo.

---



---

## **RELAZIONE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE AL BILANCIO CHIUSO AL 31-12-1966**

Signori Azionisti,

come negli anni scorsi iniziamo la nostra Relazione al Bilancio della Società, con brevi considerazioni sullo sviluppo del mercato automobilistico nel mondo ed in Italia durante il 1966.

### **L'industria automobilistica nell'anno 1966, nel mondo**

Nel corso del 1966 è andato progressivamente rallentando il ritmo di espansione della produzione automobilistica mondiale, aumentata soltanto del 2 per cento sull'anno precedente, di fronte all'incremento del 10 per cento circa raggiunto nel 1965 rispetto al 1964.

In valore assoluto la produzione è stata complessivamente di 24,5 milioni di unità circa, con appena mezzo milione di unità più dell'anno precedente. Il 40 per cento della produzione stessa è andato ad incrementare il parco circolante, il quale ha così raggiunto il livello di 190 milioni di unità, ossia il 6 per cento in più del totale registrato al 31 dicembre 1965. Il 60 per cento è andato invece a sostituire le unità uscite dalla circolazione, per obsolescenza o per altre cause.

L'andamento generale è stato determinato in larga misura da quello particolare dell'industria americana, che dopo diversi anni di congiuntura favorevole è stato sostanzialmente negativo. Infatti nel 1966 negli Stati Uniti sono stati prodotti 10,4 milioni di autoveicoli cioè quasi 800 mila meno dell'anno precedente, con un decremento percentuale del 7 per cento. Una diminuzione del 6 per cento si è registrata anche nel Regno Unito, mentre negli altri Paesi produttori l'andamento, sia pure in misura diversa, può essere definito positivo: la Germania ha progredito lievemente (+ 2,5 per cento), il Giappone (+ 22 per cento) ha raggiunto nuovi importanti traguardi; l'Italia e la Francia infine hanno fatto registrare livelli produttivi record, con incrementi rispettivamente del 16,2 e del 25 per cento rispetto al 1965.

Complessivamente, le industrie della CEE, hanno prodotto 6,5 milioni di autoveicoli, migliorando di due punti (dal 25 per cento al 27 per cento) l'incidenza percentuale sul totale mondiale. L'EFTA, invece, ha perduto un punto rispetto alla posizione del 1965, con una quota del 9 per cento; gli USA hanno per-

---



---

duto terreno regredendo dal 46,3 per cento al 42 per cento, ed infine il Giappone, passando dal 7,8 per cento al 9,3 per cento, ha ulteriormente consolidato ed ampliato la sua partecipazione alla produzione mondiale.

Da parte di alcuni costruttori è continuata la ricerca di forme di collaborazione o di fusioni per costituire Gruppi atti a fronteggiare la concorrenza internazionale sempre crescente.

Nel Regno Unito la BMC, la Pressed Steel Fisher Ltd. e la Jaguar hanno fondato la British Motor Holdings Ltd., il più importante gruppo industriale automobilistico nel Commonwealth Britannico; inoltre si sono fuse la Leyland e la Rover. E' da segnalare poi l'acquisizione della maggioranza nel Gruppo Rootes da parte della Chrysler che già deteneva il 30 per cento del pacchetto azionario. Il capitale americano pertanto controlla attualmente circa il 50 per cento della produzione del Regno Unito.

In Germania, si è conclusa la fusione tra la Glas e la BMW, mentre continua una collaborazione tra Volkswagen e Daimler Benz. Le Aziende controllate da costruttori d'oltre Oceano rappresentano il 31 per cento della produzione complessiva. In Francia tale percentuale ammonta al 16 per cento col controllo della SIMCA da parte della Chrysler. Sempre in Francia si parla ora di una probabile fusione, o almeno di una stretta collaborazione tra Citroën e Berliet; recentemente si è avuta notizia di un accordo fra Citroën e NSU per la creazione di una Società Comune per la realizzazione di motori rotativi.

In Spagna la FIAT ha aumentato la sua partecipazione alla SEAT dal 6 al 36 per cento.

In Giappone, dopo la fusione tra Nissan e Prince, e l'intesa tra la Toyota e la Hino, è stato stipulato un accordo di collaborazione tra la Isuzu e la Fuji Heavy Industry. Si ricordi che il Giappone occupa il secondo posto mondiale nella produzione di veicoli industriali: nel 1966 gli Stati Uniti hanno prodotto 1.791.586 di tali veicoli; il Giappone ne ha prodotto 1.408.743 e la Gran Bretagna che occupa il terzo posto ne ha prodotto 438.675.

Per quanto riguarda l'esportazione, complessivamente valutabile intorno ai 4,6 milioni di autoveicoli, pari al 19 per cento circa della produzione totale, si è realizzato un incremento del 20 per cento alla fine del 1966 nei confronti dell'anno precedente. In particolare l'Italia ha incrementato l'esportazione del 20,5 per cento, la Francia del 23 per cento, la Germania del 7 per cento, il Giappone del 32 per cento. Nonostante l'eccezione costituita nel 1966 dal Regno Unito, che è rimasto all'incirca sui livelli dell'anno precedente, resta dimostrato ancora una volta che gli sviluppi dell'industria automobilistica, oltre che all'esportazione verso i Paesi non produttori, sono legati sempre di più all'interscambio tra i principali Paesi costruttori. Il numero di questi ultimi tende ad aumentare: gli accordi della più grande industria

---



---

automobilistica italiana con il Governo Sovietico per l'impianto di un grande stabilimento di produzione seguiti da altri accordi, seppure di minori proporzioni, con una fabbrica francese per l'ampliamento di uno stabilimento già in funzione e da trattative in corso con l'industria inglese, fanno prevedere che la produzione sovietica di autovetture, dalle 200.000 unità costruite nel 1965 punterà sulle 800.000 ed oltre nel 1970. Appare logico ritenere che nel tempo l'industria automobilistica sovietica non limiterà la sua presenza soltanto al pur immenso mercato interno, che conta ora una densità di appena quattro vetture ogni mille abitanti, ma mirerà ad inserirsi progressivamente anche in quelli esteri.

L'esempio sovietico tende, d'altra parte, ad essere seguito, anche se in forma più modesta data la minore ampiezza dei mercati, da altri Paesi dell'Est, incominciando dalla Romania.

A più breve scadenza, è infine da attendere sui mercati mondiali una intensa attività di penetrazione dell'industria giapponese, che si è già affermata in alcune zone, come l'America Latina, alcuni Paesi dell'Asia e soprattutto l'Australia.

Il fenomeno del montaggio, è andato, da parte sua, assumendo dimensioni considerevoli negli ultimi anni, ad un ritmo intenso, tanto che nel 1966 le catene di montaggio esistenti nel mondo assommano ad alcune centinaia. E' peculiare di tale tipo di attività la tendenza verso l'uso progressivamente più esteso di licenze di fabbricazione, che consentano l'incorporazione nel prodotto di elementi di costruzione locale. Pertanto, con l'espressione generica « montaggio » vengono classificate attività ben diverse, ed in continua evoluzione, dal puro e semplice assiemamento di parti tutte importate, alla fabbricazione quasi integralmente in loco (in Brasile, per esempio già oltre il 95 per cento) dei componenti del veicolo, sia pure sotto licenza e con l'impiego di macchinario in buona parte importato.

E' facilmente prevedibile che l'inevitabile evoluzione di questi processi porterà alla necessità, per i singoli Paesi neo-produttori, di spingersi, per ovvie ragioni economiche, verso livelli di produzione maggiori di quelli che possono essere assorbiti dalla espansione dei propri mercati interni, e quindi di tentare a loro volta di avviare una esportazione su altri mercati.

Da tutto quanto esposto in precedenza appare quindi lecito concludere che, se da un lato le previsioni di sviluppo del mercato automobilistico mondiale appaiono nel loro insieme favorevoli, dall'altro non va sottovalutato il peso sempre crescente che andrà assumendo la lotta concorrenziale.

### **L'industria automobilistica in Italia**

Nel corso del 1966 il nostro Paese ha raggiunto un nuovo record nella produzione di autoveicoli, con

---



---

1.365.898 unità, pari ad un incremento del 16,2 per cento rispetto al 1965, e del 15,7 per cento rispetto al 1963, quando fu raggiunto il precedente livello primato.

L'Italia ha così consolidato la propria posizione tra i Paesi produttori che la vede al sesto posto preceduta dal Regno Unito e seguita dal Canada. A questo successo hanno contribuito tanto le vetture, la cui domanda è rimasta sostenuta nel corso dell'intero anno, che i veicoli industriali, i quali si sono ripresi bene dopo la notevole contrazione subita nel 1964, grazie alla ripresa dell'attività in vari comparti produttivi del Paese. Da parte sua, l'industria è riuscita a mantenere i prezzi di vendita pressoché invariati, nonostante l'aumento di alcune importanti componenti dei costi di produzione.

Le immatricolazioni, con 1.074.690 unità sono aumentate complessivamente del 14,4 per cento: in particolare le vetture del 14,5 per cento, i veicoli industriali del 12,1 per cento. Anche l'esportazione è risultata superiore del 20,5 per cento a quella del 1965, con 393.569 autoveicoli ed ha così compensato largamente l'incremento del 10 per cento delle importazioni.

La rilevanza delle cifre esposte appare ancora maggiore, ove si considerino nel quadro generale della economia del Paese: il reddito nazionale si è incrementato infatti del 5,5 per cento in termini reali, la espansione dei consumi è stata pari al 5,3 per cento, e l'indice ISTAT della produzione industriale italiana nel suo insieme è aumentato dell'11,7 per cento. Gli incrementi realizzati dall'industria automobilistica appaiono in tal modo tali da fornire la misura della sua crescente incidenza sullo sviluppo economico e sociale del Paese.

Nella ripartizione per cilindrata, il mercato ha segnato un particolare incremento per le vetture tra gli 851 cc. ed i 1250 cc., la cui categoria è passata dal 18 per cento dell'immatricolato totale del 1965, a quasi il 27 per cento nel 1966; incidendo soprattutto sui modelli di cilindrata inferiore a 850 cc. che in senso relativo, sono scesi dal 67,5 per cento al 61,7 per cento del totale. La categoria «1251 cc.-1550 cc.» è passata dal 9,4 per cento del 1965 al 6,8 per cento nel 1966, mentre le vetture di cilindrata oltre 1551 sono rimaste pressoché stazionarie con una incidenza del 4,7 per cento sul totale immatricolato.

La cilindrata media italiana è pertanto lievemente salita, mantenendosi peraltro ancora al di sotto dei 900 cc. e rimanendo la più bassa fra quelle dei maggiori Paesi automobilistici europei, che risultano comprese tra i circa 1100 cc. della Francia e i 1450 cc. della Germania.

Questo fenomeno è senza dubbio determinato in misura rilevante dal sistema di tassazione delle autovetture vigente in Italia.

Come non abbiamo mancato di far rilevare in numerose occasioni, il sistema italiano, che nella sua

---



---

impostazione di base risale al lontano 1923, è fortemente influenzato da criteri di protezione verso le vetture di piccola cilindrata e si discosta notevolmente dai principi di tassazione in uso nelle altre nazioni europee, non soltanto per la forte progressività in rapporto alla cilindrata, ma anche per la particolare formula di calcolo delle aliquote, che a parità di cilindrata crescono proporzionalmente con il numero dei cilindri.

Fatta uguale a cento la tassa di circolazione applicata sul modello meno gravato (per una vettura di 500 cc.) gli indici per vetture quattro cilindri da 1500 e da 1800 cc. e per una vettura sei cilindri da 2600 cc. vengono ad essere, rispettivamente, 557 - 827 - 1584.

Questo sistema, che ha creato una distorsione nella progettazione dei modelli, penalizza proprio le categorie di vetture che oggi hanno la maggiore diffusione sul mercato europeo (vetture delle classi di cilindrata tra 1300 e 2000 cc.) mettendo l'industria italiana in condizioni di inferiorità rispetto alle grandi concorrenti estere, anche per ciò che riguarda l'esportazione. L'Italia è il Paese che applica una tassazione maggiore, proporzionalmente ed anche in assoluto, alle vetture medie. A nulla sono valse, per modificare i criteri di tassazione, nè l'azione diretta anche della Vostra Società, nè l'opinione pubblica che reagisce ormai da tempo ad un sistema anacronistico. In sede comunitaria si stanno trattando attualmente criteri di unificazione della base dell'imposta, e speriamo che anche le nostre competenti Autorità riconsiderino i gravi rischi di una imposizione fiscale tanto antiquata che continua ad orientare una tecnica che invece dovrebbe evolvere assai rapidamente.

Per quanto riguarda i prezzi, il nostro mercato è apparso più ricettivo nei confronti delle vetture di prezzo tra le 850.000 lire e le 1.250.000 lire, che hanno inciso sul totale per il 30,6 per cento invece del 19,6 per cento dell'anno precedente, mentre è diminuita percentualmente la quota delle vetture di prezzo superiore a 1.250.000, che è passata dal 15,5 per cento al 13,7 per cento.

Il prezzo medio sul mercato italiano è così risultato, alla fine del 1966, di 865.000 lire contro quello di 848.000 lire dell'anno precedente. Il prezzo medio nei principali Paesi europei si aggira attorno al milione di lire.

Il parco automobilistico nazionale al 31 dicembre 1966 aveva raggiunto i sette milioni di unità circa, portando la densità a 7/8 abitanti per veicolo, ancora inferiore a quella di molti altri Paesi europei. Oltre ad una densità tuttora inferiore a quella degli altri Paesi della CEE, il nostro presenta anche maggiori squilibri regionali nel grado di motorizzazione. Infatti le regioni meridionali presentano un grado di motorizzazione ancora molto basso (nel 1965 contro i 6/7 abitanti per autoveicolo rispettivamente del

---



---

Piemonte e della Lombardia, la Calabria e la Basilicata presentavano rispettivamente una densità di 19 e 23 abitanti per autoveicolo). Anche ad un deciso miglioramento di questa situazione sono quindi legate in gran parte le prospettive di sviluppo dell'automobile in Italia.

#### **L'attività produttiva commerciale e promozionale della Società nel 1966**

Nel 1966 la produzione di vetture Alfa Romeo negli stabilimenti del Portello e di Arese ha registrato un incremento di lieve entità rispetto ai livelli raggiunti nello scorso anno, in quanto le pesanti e prolungate agitazioni sindacali che hanno preceduto il rinnovo del contratto di lavoro dei metalmeccanici, con una perdita di oltre un milione di ore lavorative, hanno sensibilmente inciso sul volume della produzione effettuata nell'anno nonostante la decisa ripresa produttiva realizzata — a situazione sindacale normalizzata — nell'ultima parte dell'esercizio.

Nel corso del 1966 si è iniziata la produzione di quattro nuovi modelli, accolti con molto favore dal mercato: Giulia 1300 t.i. - GT veloce - nuovo spider 1600 e GT 1300 Junior. E' cessata invece la produzione delle precedenti versioni Giulia Sprint GT, GTC, SS, Spider.

Nello stabilimento di Pomigliano d'Arco è continuata la produzione del Romeo, le cui vendite nel 1966 hanno registrato un incremento del 21,9 per cento rispetto allo scorso anno. Questo fatto offre buone prospettive per la vendita del nuovo veicolo con caratteristiche similari, denominato F. 12, di cui è già stata avviata la produzione, in sostituzione del Romeo. Nel quadro degli accordi di collaborazione con la Renault si è anche iniziata la produzione di veicoli industriali della sua consociata Saviem, nella gamma media e medio-leggera, immessi recentemente sul mercato italiano e venduti dall'organizzazione Alfa Romeo.

Sempre per conto del Gruppo Renault-Saviem, è pure proseguita la produzione di motori Diesel che si svolge con soddisfazione reciproca da diversi anni.

Nel settore aeronautico dello stabilimento di Pomigliano d'Arco è continuata l'attività di revisione e di produzione di parti di motori per aviogetti. Il fatturato di questa attività è stato nel 1966 di Lmil. 9.492, mentre si delineano interessanti prospettive di ulteriori incrementi legati agli sviluppi dell'attività produttiva, oltre che di quella di revisione. Accordi in questo senso sono già stati conclusi con la General Electric e con la Pratt e Whitney.

In questo quadro va considerata fra l'altro, la recente acquisizione di una prima commessa di motori a

---



---

getto J 85 per l'Aeronautica Militare, per i quali alla Vostra Società è stata assegnata la funzione di capo commessa.

Il fatturato complessivo della Società è stato nel 1966 di Lmil. 131.967 con un incremento del 5,93 per cento rispetto al 1965.

Il totale delle autovetture Alfa Romeo vendute è salito nel 1966 a 67.627 unità, con un incremento del 15,98 per cento rispetto all'anno precedente.

Sul mercato nazionale le immatricolazioni di vetture Alfa Romeo hanno registrato un ulteriore sensibile aumento. Infatti dalle 42.208 vetture immatricolate nel 1965 si è passati a 49.234 unità nel 1966. Il tasso di incremento delle immatricolazioni di autovetture Alfa Romeo (+ 16,6 per cento) è pertanto risultato superiore a quello medio nazionale (+ 14,5 per cento).

Interessante ricordare che nel 1949 le immatricolazioni di autovetture nuove di tutte le marche furono in Italia 48.883, e che quindi in 17 anni le immatricolazioni complessive annue italiane di autovetture si sono moltiplicate per 20,8; nel 1949 l'Alfa Romeo immatricolò 350 autovetture, sicchè l'indice di incremento risulta — per la Vostra Società — di 140 volte. Ancor più significativo è l'esame delle immatricolazioni di vetture di cilindrata superiore a 1250 cc., settore nel quale rientra tutta la produzione Alfa Romeo. In questa fascia l'Alfa Romeo ha ulteriormente consolidato il proprio primato, raggiungendo nel 1966 il 41,9 per cento del totale del mercato italiano a fronte del 32,9 per cento del 1965.

Questi riferimenti statistici sono già sufficienti a dare una idea della posizione raggiunta dalla Vostra Società sul mercato italiano, occorre peraltro tener presente che i dati sulle immatricolazioni riferendosi soltanto al numero di unità, pongono sullo stesso piano vetture di valore ben diverso. In termini di prezzo, la partecipazione percentuale dell'Alfa Romeo al mercato italiano delle autovetture è più che doppia rispetto a quella calcolata a quantità: i dati relativi al 1966 assegnano alla nostra marca il 9,4 per cento dell'intero mercato, a fronte del 4,6 per cento delle immatricolazioni numeriche.

Le vendite di vetture Alfa Romeo all'estero, sono passate da 14.321 unità nel 1965, a 17.338 unità nel 1966. Il tasso di incremento delle esportazioni Alfa Romeo (+ 21,1 per cento) è stato superiore a quello medio riferito al totale delle esportazioni di autovetture italiane (20,8 per cento). Anche a questo riguardo può risultare interessante ricordare che nel 1949 l'industria automobilistica italiana esportò in totale 15.017 autovetture, mentre nel 1966 ne ha esportate 371.632, moltiplicando per 24,7 la cifra. In quanto all'Alfa Romeo dobbiamo ricordare che nel 1949 le esportazioni si limitavano a 45 vetture.

L'area del MEC ha assorbito il 50,3 per cento delle vendite della Vostra Società, l'area EFTA il 18,3 per

---



---

cento, gli altri Paesi il 31,4 per cento. Un esame più analitico delle zone di maggior assorbimento della nostra esportazione vede ai primi posti della graduatoria la Francia con il 22,9 per cento, la Germania con il 19 per cento, la Svizzera con il 13,3 per cento, il Benelux con l'8,4 per cento, il Sud Africa con il 7,7 per cento, gli Stati Uniti d'America con il 7,3 per cento.

Interessanti prospettive per la nostra esportazione si stanno delineando anche nei Paesi dell'Estremo Oriente, in particolare in Giappone, nonchè in Australia dove nell'anno 1966 la diffusione delle vetture Alfa Romeo ha registrato un notevole incremento.

E' proseguita nel 1966 la nostra collaborazione con la Fabrica Nacional de Motores di Rio de Janeiro in Brasile. In Paraguay sta per iniziare il montaggio di vetture Giulia, mentre diverse trattative sono in corso con altri Paesi per la creazione di altri stabilimenti di montaggio.

Possiamo quindi considerare nel complesso soddisfacenti i risultati ottenuti nel settore delle vendite. Tali risultati sono da attribuirsi al sempre crescente favore del pubblico per una produzione ormai pienamente affermata e collaudata, ma ad essa ha validamente contribuito il progressivo sviluppo, sia quantitativo che qualitativo, delle Reti di Vendita e di Assistenza in Italia ed all'estero. Efficace si è dimostrata anche l'accentuazione delle attività promozionali e pubblicitarie. Ricordiamo, a titolo di esempio, la presentazione in Italia del nuovo spider 1600 abbinata al concorso per trovargli il nome, che ha visto la partecipazione di oltre 140.000 concorrenti italiani e stranieri; la presentazione dello stesso spider a New York sulla turbonave Raffaello; il « primo Rally internazionale delle vetture d'epoca Alfa Romeo »; i tre « Saloni viaggianti » che hanno percorso nell'arco di cinque mesi tutta la penisola consentendo ad un vasto pubblico di effettuare prove con nostre vetture; i « Romeo officina » di cui sono state dotate tutte le Filiali italiane e le Consociate estere allo scopo di svolgere, attraverso maestranze specializzate, le funzioni di addestramento locale del personale della Rete periferica e di assistenza mobile su strade di grande traffico e autostrade; i « Corsi di aggiornamento e perfezionamento per i venditori » e così via. Nel 1966 si è iniziata la pubblicazione di un bollettino di informazioni « Il Quadrifoglio », che ha il compito di mantenere vivo il contatto con tutta la clientela sia in Italia che all'estero.

Il problema della sicurezza, di cui molto si parla in questi tempi, specie nella stampa d'oltre oceano, non è certo nuovo.

Da molto tempo l'industria automobilistica se ne occupa con tutto l'impegno che esso merita, come di un problema essenziale per l'affermazione e lo sviluppo della sua attività. E proprio l'industria automobilistica europea ha dimostrato molta sensibilità a questo riguardo, per esempio nella struttura delle car-

---



---

rozzerie, nell'evitare parti troppo sporgenti e sagomate in forme pericolose, nell'efficienza dei sistemi frenanti.

Superfluo ricordare l'attenzione che la Società ha sempre dato ai problemi della « sicurezza » intesa nei suoi diversi aspetti: da una parte con misure che si potrebbero definire « attive » o preventive, aventi cioè per scopo la riduzione della probabilità di incidenti, dall'altra con misure « passive », o protettive, miranti cioè a ridurre le conseguenze alle persone di un eventuale incidente.

Sempre in tema di sicurezza, desideriamo aggiungere che vi sono altri aspetti connessi all'impiego delle autovetture, dei quali molto si parla in questi tempi, in relazione al problema del traffico e della riduzione degli incidenti stradali.

Siamo ovviamente consci della importanza del problema stesso, ma siamo altrettanto convinti che le caratteristiche tecniche peculiari della nostra produzione — riserva di potenza, doti di accelerazione, pronta e stabile frenatura, assetto e tenuta di strada — costituiscono proprio gli essenziali fattori di sicurezza. Quello del traffico e della riduzione degli incidenti è un problema di autodisciplina dei conduttori: una piccola vettura spinta al limite delle sue prestazioni è estremamente più pericolosa di una vettura più potente saggiamente condotta.

Non riteniamo quindi che il problema stesso possa trovare soluzione attraverso restrizioni generalizzate più o meno drastiche, da alcuni auspiccate, ma che non ostacolerebbero l'impiego sconsiderato delle vetture minori, costituenti la stragrande maggioranza del nostro parco, e che, per contro, avrebbero effetti catastrofici per l'industria produttrice sul piano concorrenziale internazionale, in quanto la produzione italiana risulterebbe arretrata rispetto a quella degli altri Paesi dove tali restrizioni non esistono. Pur se eque e meditate revisioni di alcune norme attuali sono prospettabili ed auspicabili, una sostanziale e duratura soluzione potrà ottenersi soprattutto mediante una vasta e approfondita opera di educazione civica e stradale dei cittadini.

### **Attività sportiva**

Durante l'anno sportivo 1966 l'Alfa Romeo ha conseguito importanti vittorie in Italia ed all'estero, nella tradizione di un prestigio sportivo che non ha mai avuto interruzione nel tempo. Queste affermazioni hanno avuto una notevole importanza sia sul piano tecnico sia su quello del prestigio.

L'attività del 1966 si è sviluppata seguendo un programma razionalmente studiato, rivolto al conseguimento

---



---

mento di vittorie in gare di velocità con vetture sport ed in gare per vetture da turismo che hanno diretta attinenza con la produzione di serie. Questa attività si è concretata nel conseguimento di oltre 350 vittorie assolute o di categoria, con la collaborazione della Consociata Autodelta nelle corse di velocità e della Scuderia Jolly Club nei rallies. Un particolare grato riconoscimento desideriamo rivolgere ai clienti sportivi che con la loro appassionata partecipazione hanno consentito alla nostra Società di raggiungere molte delle accennate vittorie.

Nelle gare « Turismo » l'Alfa Romeo ha ottenuto il massimo degli allori conseguibili per una Casa costruttrice, conquistando lo « Challenge Europeo » per la 2ª divisione; il « Campionato Transamericano », che si è disputato negli Stati Uniti per la divisione fino a 2000 cc., nonché il « Trofeo francese dei rallies e delle corse in salita ».

Delle affermazioni conseguite dai piloti su vetture Alfa Romeo particolare rilievo meritano le conquiste in Italia dei campionati « sport » nella classe 1600 e « turismo » nelle classi 1600 e 3000 cc., nonché del « Trofeo Internazionale dei rallies » e della « Mitropa Cup ».

All'estero le nostre vetture hanno vinto la coppa del Presidente degli Stati Uniti ed i campionati nazionali: in Brasile il campionato assoluto, in Francia, Germania, Grecia e Portogallo i campionati assoluti turismo, in Austria ed in Olanda i campionati turismo fino a 1600 cc., negli Stati Uniti, il campionato Sedan Cars fino a 2000 cc.; ancora in Austria il campionato gran turismo 1600 cc., in Olanda il campionato dei rallies ed infine in Belgio il campionato femminile.

Per l'importanza che va progressivamente acquistando l'impiego dei motori Alfa Romeo, meritano di essere ricordate le importanti affermazioni in campo motonautico, con la conquista di nove campionati mondiali, europei ed italiani, oltre a numerosi records internazionali.

## **Impianti**

Nel 1966 sono stati puntualmente realizzati gli impianti previsti dai programmi precedentemente tracciati. Ad Arese, il Magazzino Centrale Ricambi, ultimato alla fine del 1965, è stato completato delle installazioni interne ed è entrato in esercizio; i vantaggi conseguenti alla razionalità delle nuove sistemazioni sono subito apparsi evidenti.

Anche la costruzione del deposito vetture finite capace di 4.000 auto è terminata, permettendo così l'immagazzinamento invernale delle giacenze. I lavori per i due grandi capannoni destinati alle nuove

---



---

Sezioni Fonderia Leghe Leggere e Fucinatura, sono proseguiti regolarmente: ultimata la copertura, si è dato inizio al montaggio degli impianti generali ed alla esecuzione delle opere preparatorie per le installazioni specifiche. Il trasferimento dei macchinari dalle vecchie officine del Portello incomincerà nella seconda metà dell'anno in corso per concludersi, come previsto, nel 1968. Particolare cura è stata posta nello studio dei piani di trasferimento affinché questo non abbia a compromettere, o comunque rallentare, il programma di incremento produttivo dell'Azienda.

Nel quadro del potenziamento della rete commerciale ed assistenziale, è stata ultimata la nuova Filiale di Firenze, nonostante i ritardi ed i danni conseguenti all'alluvione del 4 novembre. Il nuovo complesso, situato in prossimità dell'uscita dell'autostrada Migliarino-Firenze, si estende su di un'area di circa 22.000 mq. di cui oltre 10.000 mq. coperti.

In Germania la nostra Consociata ha dato inizio ai lavori per la costruzione della nuova Sede di Francoforte; si tratta di un moderno fabbricato della superficie di 10.000 mq. nel quale verranno sistemati i servizi di preconsegna delle vetture destinate al mercato tedesco, il magazzino centrale ricambi, nonché una officina che consenta l'assistenza alla clientela della zona; l'ultimazione dei lavori è prevista entro la fine del 1967.

### **Personale**

L'organico della Società ha registrato una lieve flessione anche nel corso del 1966 ed al 31 dicembre risultava ridotto a 12.168 unità; ma già a fine anno si è dato inizio all'immissione di nuovo personale — che proseguirà nel corso del 1967 — per far fronte alle programmate esigenze di produzione.

Già si è detto che durante il 1966 l'attività è stata fortemente influenzata dalle agitazioni e dagli scioperi per il rinnovo del contratto di lavoro. I miglioramenti economici derivanti dal nuovo contratto con decorrenza 1° novembre, gli scatti della contingenza intervenuti nel corso dell'anno, hanno ulteriormente elevato il costo unitario del personale in misura che si aggira sul 5 ½ per cento nel periodo compreso fra il dicembre 1965 ed il dicembre 1966.

Sul piano della prevenzione degli infortuni sul lavoro si è continuato ad operare con efficacia e con risultati apprezzabili in ogni utile direzione migliorando così ulteriormente gli indici di frequenza che hanno registrato, sul 1965, diminuzioni di circa l'8 per cento degli infortuni indennizzati e di circa l'11 per cento per gli infortuni invalidanti; rispetto al 1964, la diminuzione è rispettivamente del 14 per cento e del 20 per cento.

---



---

L'attività di formazione e di addestramento è stata principalmente svolta nel Centro IFAP, ubicato nel nostro stabilimento di Arese. Sono continuati i corsi di addestramento biennale iniziati nel 1965 ed è stato istituito un nuovo corso biennale con oltre 100 allievi.

Presso la Scuola Aziendale, che ha praticamente esaurito la sua attività con la fine dell'anno scolastico 1965/1966, sono stati completati i corsi biennali e triennali iniziati rispettivamente negli anni 1964 e 1963 e si è svolto il consueto corso annuale di perfezionamento per periti industriali.

Abbiamo anche attivamente collaborato a corsi di preparazione per borsisti di Paesi esteri in via di sviluppo — che si svolgono in collaborazione con l'IRI.

Adeguate impegno è stato posto anche nel 1966 dalla Vostra Società nelle attività assistenziali a favore dei dipendenti e dei loro familiari: dalle prestazioni integrative di carattere sanitario, alle erogazioni straordinarie per i casi di riconosciuto bisogno; dalle colonie estive (circa 1500 partecipanti) al Natale dei bimbi e dei ragazzi; dalle provvidenze per gli anziani a quelle per i donatori di sangue, ecc.; si è trattato di un complesso di iniziative realizzate, con conveniente tempestività e completezza.

Abbiamo anche proceduto ad una graduale intensificazione delle attività culturali, ricreative e sportive, con nuove iniziative quali ad esempio, le rassegne internazionali dei documentari cinematografici (con 406 proiezioni ed oltre 8.000 presenze) ed i cicli tematici di films; la partecipazione di lavoratori alle anteprime e alle prime teatrali; gli spettacoli per i ragazzi; le organizzazioni di itinerari artistici e la diffusione sistematica del libro e del disco.

Nel chiudere queste brevi note desideriamo esprimere i nostri più vivi ringraziamenti al personale che ha dato la propria collaborazione per il raggiungimento dei positivi risultati conseguiti nel 1966.

---



## STATO PATRIMONIALE

### ATTIVO

<b>Patrimonio immobilizzato</b>	<b>31.12.1966</b>	<b>31.12.65</b>
Immobili	Lmil. 36.766	33.767
Impianti, macchinario ed attrezzature	Lmil. 91.319	87.144
Mobili ed arredi	Lmil. 2.424	2.221
	Lmil. 130.509	123.132
Impianti in costruzione	Lmil. 1.148	1.796
	Lmil. 131.657	124.928
Ripristino danni di guerra (somme spese in costruzioni, macchinari e ripristini costituenti diritto a rimborso danni di guerra)	Lmil. 2.342	2.455
	Lmil. 133.999	127.383

Escludendo la riduzione del credito per danni di guerra, dovuta all'incasso delle rate scadute, l'aumento delle immobilizzazioni risulta di Lmil. 6.729; esso è al netto del valore dei beni patrimoniali alienati o demoliti ammontante a Lmil. 646; gli investimenti effettivi dell'anno salgono pertanto a Lmil. 7.375.

Gli impianti in costruzione riguardano, nella loro quasi totalità, i nuovi reparti Fonderia Leghe Leggere e Fucinatura dello Stabilimento di Arese.

<b>Partecipazioni</b>	<b>31.12.1966</b>	<b>31.12.65</b>
	Lmil. 2.276	2.884

Il minor valore delle partecipazioni risulta da una compensazione fra decrementi ed incrementi. In particolare i decrementi sono stati determinati dalla riduzione del capitale della Società SPICA e dalla cessione del pacchetto azionario della Società Immobiliare Ceriale; gli incrementi sono invece derivati dalla costituzione della Società Autodelta, dagli aumenti di capitale delle nostre consociate estere: Alfa Romeo



(Great Britain) e SOFAR « Société Française Alfa Romeo » ed infine dall'acquisto di un pacchetto azionario di minoranza della Società Alfa Romeo di Francoforte.

<b>Rimanenze</b>		<u>31.12.1966</u>	<u>31.12.65</u>
Materie prime, materiali e prodotti finiti	Lmil.	21.112	33.627
Prodotti in corso di lavorazione	Lmil.	13.674	14.180
	Lmil.	<u>34.786</u>	<u>47.807</u>

L'eccedenza del volume di vendite rispetto al volume di produzione in conseguenza dei lunghi scioperi sofferti, ha determinato una forte riduzione delle giacenze di vetture; a ciò si è aggiunta una ulteriore riduzione delle rimanenze di materiali e di prodotti in corso di lavorazione.

<b>Conti finanziari</b>		<u>31.12.1966</u>	<u>31.12.65</u>
Cassa	Lmil.	45	22
Banche	Lmil.	1.418	86
Titoli a reddito fisso	Lmil.	112	97
	Lmil.	<u>1.575</u>	<u>205</u>

L'aumento delle disponibilità è l'indice del miglioramento della situazione finanziaria verificatasi nel corso dell'esercizio in esame.

<b>Clienti ed attività varie</b>		<u>31.12.1966</u>	<u>31.12.65</u>
Clienti	Lmil.	8.081	8.530
Effetti da esigere	Lmil.	1.085	1.863
Società Collegate	Lmil.	9.785	5.250
Fornitori per anticipi	Lmil.	1.039	600
Debitori diversi, ratei e risconti	Lmil.	3.681	4.355
	Lmil.	<u>23.671</u>	<u>20.598</u>

Crediti verso clienti ed effetti attivi denunciano una riduzione che assume maggior valore qualora si tenga conto dell'incremento di fatturato. A fronte di ciò sta però un forte incremento dei crediti verso conso-



ciate dovuto sia all'espansione della loro attività, sia alle mutate condizioni dei mercati finanziari, per cui è risultato conveniente ridurre al minimo il loro ricorso diretto ai finanziamenti bancari. L'aumento degli anticipi a fornitori consegue dall'aumento dei contratti in corso per forniture di impianti ed attrezzature destinati agli stabilimenti di Arese e Pomigliano.

## PASSIVO

<b>Fondo ammortamenti</b>	<u>31.12.1966</u>	<u>31.12.65</u>
Lmil.	<u>56.695</u>	<u>45.515</u>

L'incremento corrisponde agli ammortamenti stanziati nell'esercizio, calcolati sulla base delle massime aliquote fiscalmente ammesse, al netto degli ammortamenti afferenti ai beni patrimoniali alienati.

<b>Fondo indennità licenziamento</b>	<u>31.12.1966</u>	<u>31.12.65</u>
Lmil.	<u>11.633</u>	<u>10.630</u>

Il fondo indennità di licenziamento copre il totale delle indennità di quiescenza maturate a favore del personale alla fine del 1966.

<b>Debiti finanziari</b>	<u>31.12.1966</u>	<u>31.12.65</u>
Mutui	Lmil. 28.986	28.785
Istituti finanziari e banche	Lmil. 29.069	48.849
Effetti passivi finanziari	Lmil. —	500
	<u>Lmil. 58.055</u>	<u>78.134</u>



La forte diminuzione dei debiti finanziari è dovuta, per 5 miliardi, all'aumento di capitale effettuato nel gennaio 1966, e per 15 miliardi all'eccedenza degli autofinanziamenti rispetto agli investimenti ed alla contrazione del capitale circolante determinata dalla riduzione delle rimanenze di materiali e prodotti.

<b>Debiti e passività varie</b>		<u>31.12.1966</u>	<u>31.12.65</u>
Fornitori	Lmil.	17.670	17.952
Società collegate	Lmil.	3	40
Clienti per anticipi	Lmil.	202	112
Creditori diversi, ratei e risconti passivi	Lmil.	5.178	5.518
	Lmil.	<u>23.053</u>	<u>23.622</u>
 <b>Capitale sociale e riserve</b>		 <u>31.12.1966</u>	 <u>31.12.65</u>
Capitale sociale	Lmil.	45.000	40.000
Riserva statutaria	Lmil.	87	85
Riserva straordinaria	Lmil.	10	10
Riserva inesigibilità crediti	Lmil.	500	500
Utili esercizi precedenti	Lmil.	380	362
	Lmil.	<u>45.977</u>	<u>40.957</u>

L'aumento del capitale sociale è stato deliberato nell'Assemblea straordinaria del 28 giugno 1965 ed ha avuto luogo entro il termine del 15 gennaio 1966.

Gli aumenti risultanti nelle voci « Riserva statutaria » ed « Utili esercizi precedenti » corrispondono all'attuazione di quanto deliberato nell'Assemblea ordinaria del 31 maggio 1966 in merito alla destinazione dell'utile dell'esercizio 1965.



**CONTO PERDITE E PROFITTI**

		<u>31.12.1966</u>	<u>31.12.65</u>
<b>Utile lordo industriale</b>	Lmil.	25.793	24.189
<b>Oneri generali</b>			
— ammortamenti	Lmil.	11.640	9.467
— spese generali	Lmil.	8.577	8.353
— oneri finanziari	Lmil.	3.931	5.599
	Lmil.	<u>1.645</u>	<u>770</u>

Nel conto perdite e profitti abbiamo contabilizzato la perdita derivante dalla svalutazione del capitale sociale della nostra consociata SPICA, pari a

Lmil.	750	750
-------	-----	-----

L'andamento economico di tale Società si è mantenuto sfavorevole.

Riteniamo che i provvedimenti presi per il risanamento della gestione, potranno avere nel prossimo futuro ripercussioni favorevoli sui risultati di esercizio.

Risultato netto dell'esercizio	Lmil.	<u>+ 895</u>	<u>+ 20</u>
--------------------------------	-------	--------------	-------------

Vi proponiamo di destinare l'utile netto dell'esercizio ammontante a  
come segue:

— alla riserva statutaria il 5 %	L.	44.727.550
— agli azionisti: 4 % alle azioni privilegiate su n. 20 milioni di azioni a L. 40 ciascuna, pari a	L.	800.000.000
— a nuovo il residuo di	L.	49.823.451
<b>Totale</b>	<b>L.</b>	<b><u>894.551.001</u></b>



---

Signori Azionisti,

un caldo ringraziamento per la valida opera prestata, rivolgiamo ai Consiglieri di Amministrazione:

- Prof. Ernesto Manuelli
- Dott. Aldo Serangeli
- Dott. Mario Buccini Pietrantonio

che hanno rassegnato le dimissioni da Membri del Consiglio di Amministrazione della Società dopo l'Assemblea ordinaria del 31 maggio 1966.

I predetti Consiglieri ed i compianti On.le Avv. Luigi Meda e Dr. Augusto De Gasperi, sono stati reintegrati ai sensi dell'art. 23 dello Statuto Sociale e dell'art. 2386 del Codice Civile, dal Consiglio di Amministrazione nelle riunioni del 20 dicembre 1966 e 19 maggio 1967, con la nomina dei Signori:

- Prof. Roberto Bracco
- Dott. Alberto Cesaroni
- Dott. Iginio Alloisio
- Sig. Luigi Granelli
- Avv. Dionigi Pavesi

Il Consiglio stesso ha poi nominato Vice Presidente della Società l'Amministratore Granelli.

In conformità all'Ordine del Giorno comunicato nell'avviso di convocazione, siete chiamati a:

- deliberare in ordine al bilancio ed al conto profitti e perdite chiusi al 31-12-1966, alla relazione ed alle proposte del Consiglio di Amministrazione;
- determinare il compenso per il Consiglio di Amministrazione relativamente al decorso esercizio 1966;
- provvedere alla nomina di 5 amministratori ad integrazione del Consiglio di Amministrazione;
- nominare il Collegio Sindacale ed il suo Presidente, per il triennio 1967-1968-1969.

**Il Presidente del Consiglio di Amministrazione**

Giuseppe Luraghi

---



## BILANCIO

### ATTIVO

		31.12.1966	31.12.1965
<b>Patrimonio immobilizzato</b>			
Beni immobili	L.	36.765.463.885	33.766.933.256
Impianti e macchinari	L.	91.318.881.683	87.143.549.873
Impianti in corso di costruzione	L.	1.148.109.407	1.795.839.786
Mobilio, arredamento ed attrezzamento d'ufficio	L.	2.424.277.418	2.221.293.037
	L.	<u>131.656.732.393</u>	<u>124.927.615.952</u>
<b>Ripristino danni di guerra</b>			
(spese costruzione impianti, macchinari e ripristini - costituenti diritto a rimborso danni di guerra)	L.	2.341.992.067	2.455.238.087
	L.	<u>133.998.724.460</u>	<u>127.382.854.039</u>
<b>Partecipazioni</b>	L.	<u>2.276.191.836</u>	<u>2.883.721.322</u>
<b>Merci - materiali e lavori</b>			
Materie prime, materiali e prodotti finiti	L.	21.112.125.267	33.627.234.907
Prodotti in lavorazione - lavori in corso	L.	13.674.359.363	14.179.858.009
	L.	<u>34.786.484.630</u>	<u>47.807.092.916</u>
<b>Conti finanziari</b>			
Cassa	L.	44.979.090	22.337.367
Banche	L.	1.418.442.687	85.577.758
Titoli a reddito fisso	L.	111.917.361	97.460.611
	L.	<u>1.575.339.138</u>	<u>205.375.736</u>
<b>Crediti ed attività varie</b>			
Clienti	L.	8.080.506.472	8.530.349.436
Effetti da esigere	L.	1.085.302.597	1.862.474.698
Società collegate	L.	9.785.252.861	5.250.441.720
Fornitori per anticipi	L.	1.038.780.945	600.107.780
Debitori diversi, ratei e risconti attivi	L.	3.681.154.305	4.355.412.685
	L.	<u>23.670.997.180</u>	<u>20.598.786.319</u>
<b>Totale attivo</b>	L.	<u>196.307.737.244</u>	<u>198.877.830.332</u>
<b>Conti d'ordine</b>			
Cauzione amministratori	L.	2.800.000	2.600.000
Altri conti d'ordine (impegni e garanzie)	L.	13.419.880.831	18.346.308.935
	L.	<u>13.422.680.831</u>	<u>18.348.908.935</u>
<b>Totale generale</b>	L.	<u>209.730.418.075</u>	<u>217.226.739.267</u>

### Il Collegio Sindacale

Gr. Uff. Rag. Argentino Ricca - Presidente  
Dr. Mario Baccani  
Dott. Gaetano Cortesi

Rag. Vito Majolino  
Comm. Dr. Angiolo Merlini



**PASSIVO**

		31.12.1966	31.12.1965
<b>Fondi ammortamenti</b>	L.	56.694.689.029	45.515.216.868
<b>Fondo indennità licenziamento personale</b>	L.	11.632.834.386	10.630.202.987
<b>Debiti finanziari</b>			
Mutui (assistiti da garanzie reali)	L.	28.985.593.364	28.785.264.016
Istituti finanziari e Banche	L.	29.069.368.369	48.848.525.552
Effetti passivi finanziari	L.	—	500.000.000
	L.	58.054.961.733	78.133.789.568
<b>Effetti da pagare - debiti e passività varie</b>			
Fornitori	L.	17.670.388.397	17.952.179.035
Società collegate	L.	3.383.433	40.191.869
Clienti per anticipi	L.	201.778.426	111.662.451
Creditori diversi, ratei e risconti passivi	L.	5.178.235.288	5.517.672.003
	L.	23.053.785.544	23.621.705.358
<b>Totale passivo</b>	L.	149.436.270.692	157.900.914.781
<b>Patrimonio netto</b>			
<b>Capitale sociale</b>			
25.000.000 azioni ordinarie da L. 1.000 cad.	L.	25.000.000.000	25.000.000.000
20.000.000 azioni privilegiate da L. 1.000 cad.	L.	20.000.000.000	15.000.000.000
	L.	45.000.000.000	40.000.000.000
<b>Riserve</b>			
Statutaria	L.	86.549.334	85.566.779
Straordinaria	L.	10.000.000	10.000.000
Riserva inesigibilità crediti	L.	500.000.000	500.000.000
	L.	596.549.334	595.566.779
<b>Utile</b>			
Esercizi precedenti	L.	380.366.217	361.697.669
Utile dell'esercizio	L.	894.551.001	19.651.103
	L.	1.274.917.218	381.348.772
<b>Totale patrimonio netto</b>	L.	46.871.466.552	40.976.915.551
<b>Conti d'ordine</b>			
Amministratori per cauzioni	L.	2.800.000	2.600.000
Altri conti d'ordine (impegni e garanzie)	L.	13.419.880.831	18.346.308.935
	L.	13.422.680.831	18.348.908.935
<b>Totale generale</b>	L.	209.730.418.075	217.226.739.267

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

Giuseppe Luraghi



## CONTO PERDITE E PROFITTI

		<u>Esercizio 1966</u>	<u>Esercizio 1965</u>
Ammortamenti	L.	11.639.870.003	9.466.858.096
Spese generali	L.	8.577.089.123	8.353.352.440
Oneri finanziari	L.	3.931.545.424	5.599.384.157
Perdite su partecipazioni	L.	750.000.000	750.000.000
	L.	<u>24.898.504.550</u>	<u>24.169.594.693</u>
Utile dell'esercizio	L.	894.551.001	19.651.103
	L.	<u>25.793.055.551</u>	<u>24.189.245.796</u>
Utile lordo industriale	L.	<u>25.793.055.551</u>	<u>24.189.245.796</u>

**Il Presidente del Consiglio di Amministrazione**

Giuseppe Luraghi

### **Il Collegio Sindacale**

Gr. Uff. Rag. Argentino Ricca - Presidente

Dr. Mario Baccani

Dott. Gaetano Cortesi

Rag. Vito Majolino

Comm. Dr. Angiolo Merlini



---

## **RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE ALL'ASSEMBLEA ORDINARIA**

Signori Azionisti,

in esecuzione al mandato ricevuto ed alle incombenze previste dall'art. 2403 C.C. abbiamo esaminato il bilancio al 31 dicembre 1966 ed il conto perdite e profitti per l'anno 1966 e Vi confermiamo che concordano con le scritture contabili. Abbiamo inoltre verificato i conti finanziari e constatato la loro effettiva esistenza.

Dalle verifiche e dai chiarimenti avuti, sulla base di dettagli ed elementi messi a disposizione, abbiamo acquisito il convincimento che il risultato di esercizio e la situazione patrimoniale della Società sono presentati conformemente alle regole prescritte dagli articoli 2423 e seguenti del C.C. per quanto attiene a redazione, contenuto e valutazioni ed alle prescrizioni dello Statuto e che la contabilità è tenuta con esattezza ed ordine.

I fondi di anzianità sono stati aggiornati in misura adeguata, gli ammortamenti ordinari effettuati nei limiti fiscali, ratei e risconti con noi concordati.

Vi proponiamo di approvare la situazione patrimoniale portante un attivo di L. 196.307.737.244 ed un passivo di L. 195.413.186.243, ed il conto perdite e profitti che contrappone un utile lordo industriale di L. 25.793.055.551 ad oneri per L. 24.898.504.550 per l'esercizio 1966 e di accogliere le proposte del Consiglio di Amministrazione relative alla destinazione dell'utile di L. 894.551.001, dandogli scarico per la gestione.

### **I SINDACI**

Gr. Uff. Rag. Argentino Ricca

Dott. Mario Baccani

Dott. Gaetano Cortesi

Rag. Vito Majolino

Comm. Dott. Rag. Angiolo Merlini

---







---

## CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE PER L'ESERCIZIO 1967

Presidente  
Vice Presidente  
Amministratore Delegato  
Consigliere  
Consigliere  
Consigliere  
Consigliere  
Consigliere  
Consigliere  
Consigliere  
Consigliere  
Consigliere

LURAGHI Dr. Giuseppe  
GRANELLI Luigi  
di NOLA Dr. Raffaello  
ALLOISIO Dr. Iginio  
BALDINI Dr. Ing. Riccardo  
BRACCO Prof. Roberto  
CESARONI Dr. Alberto  
FIDANZA Dr. Ing. Eraldo  
GIAMBELLI Dr. Ing. Agostino  
MAGRÌ Cav. del Lav. Gr. Cr. Dr. Salvatore  
MEDUGNO Dr. Leopoldo  
PAVESI Avv. Dionigi  
VELANI Cav. del Lav. Dr. Ing. Bruno

Segretario del Consiglio

MAZZI Avv. Mario

## COLLEGIO SINDACALE PER L'ESERCIZIO 1967

Presidente  
Sindaco Effettivo  
Sindaco Effettivo  
Sindaco Effettivo  
Sindaco Effettivo  
Sindaco Supplente  
Sindaco Supplente

RICCA Gr. Uff. Rag. Argentino  
BACCANI Dr. Mario  
MAJOLINO Rag. Vito  
MERLINI Comm. Dr. Rag. Angiolo  
PICELLA Dr. Raffaele  
CAIO Rag. Severino  
VIGORITI Dr. Beniamino

---



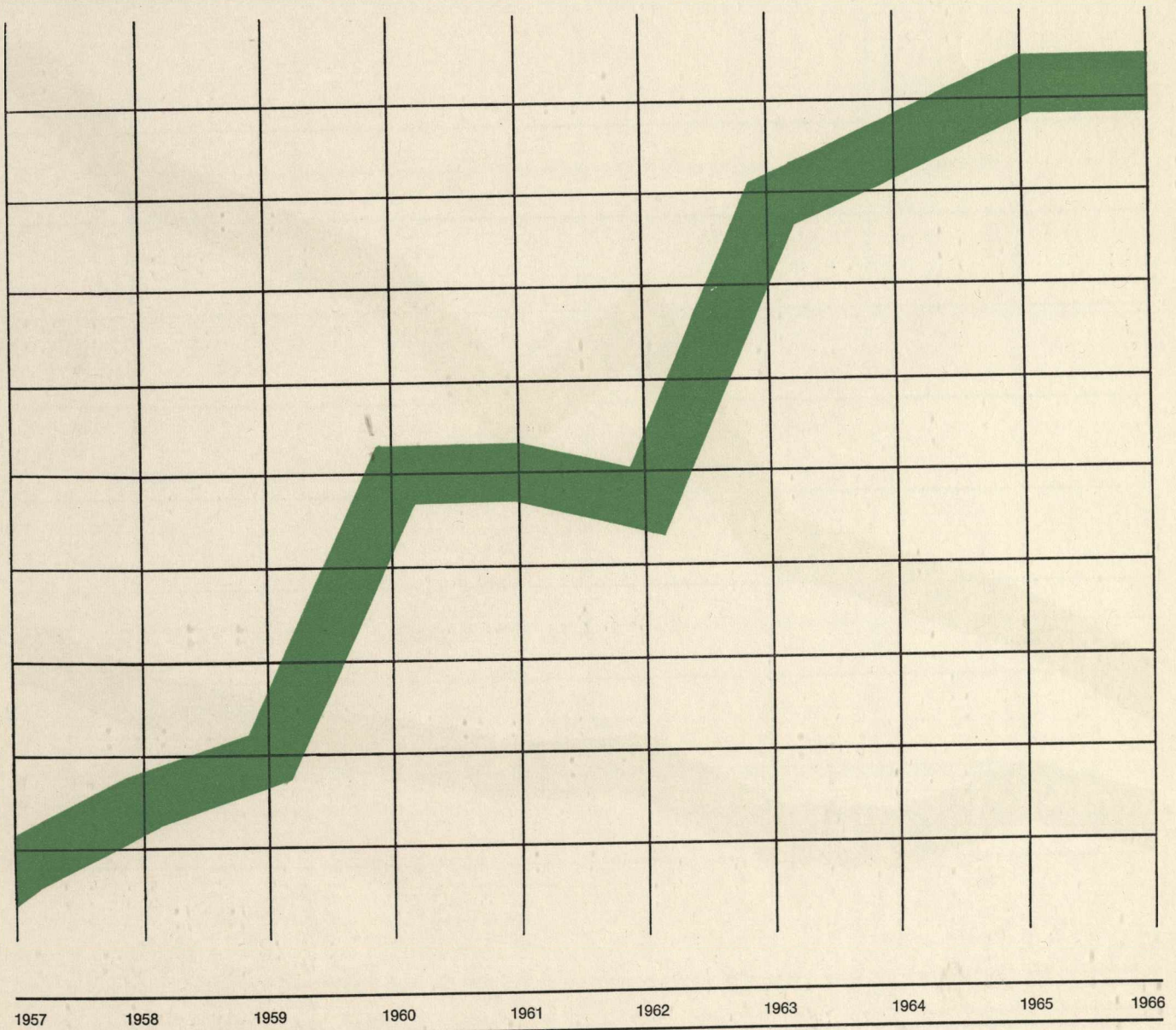




## PRODUZIONE AUTOVEICOLI ALFA ROMEO

migliaia di unità

19,6	22,9	25,4	40,5	40,6	38,8	54,8	57,8	61,0	61,0
------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

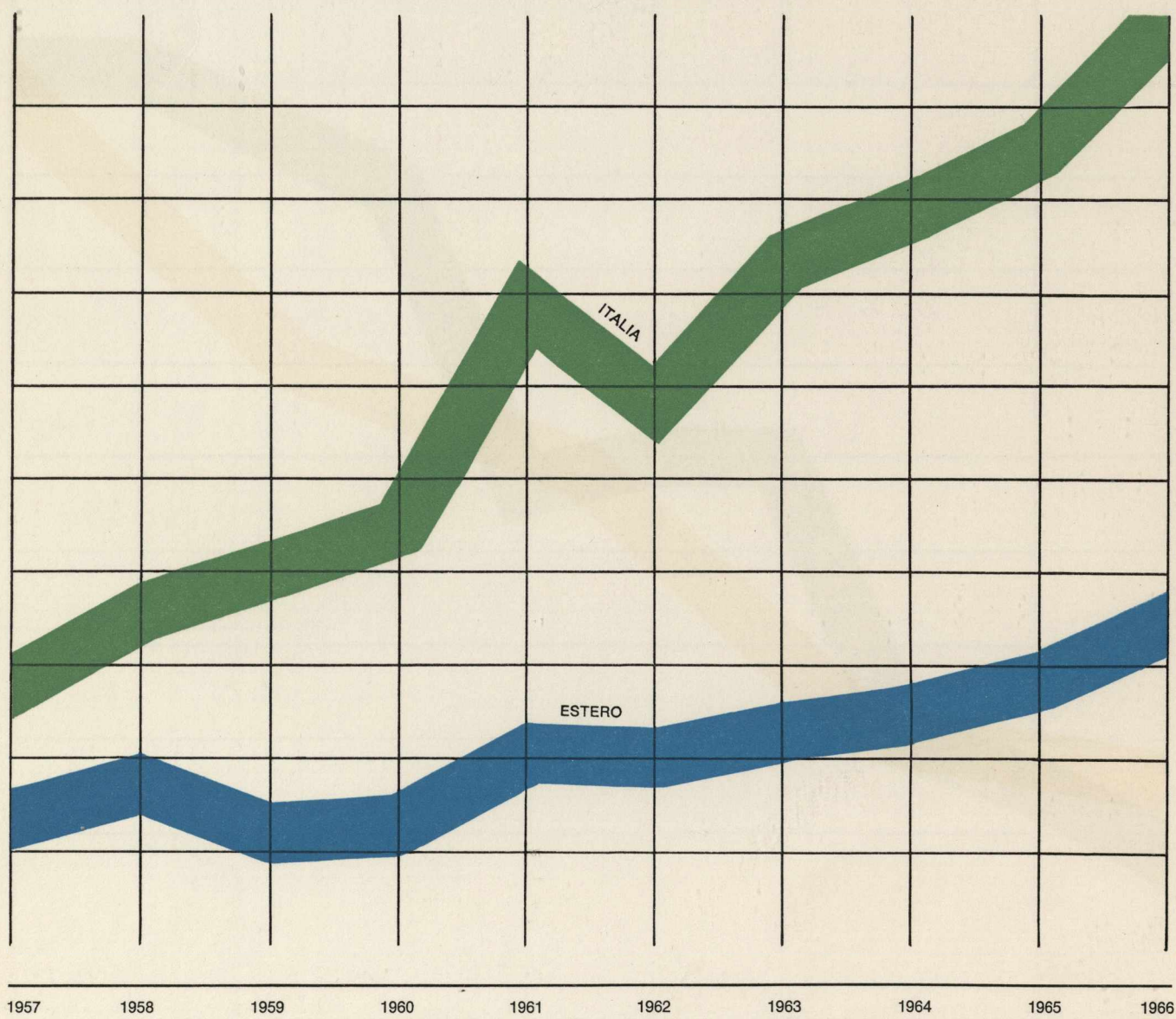




## VENDITA AUTOVEICOLI ALFA ROMEO

migliaia di unità

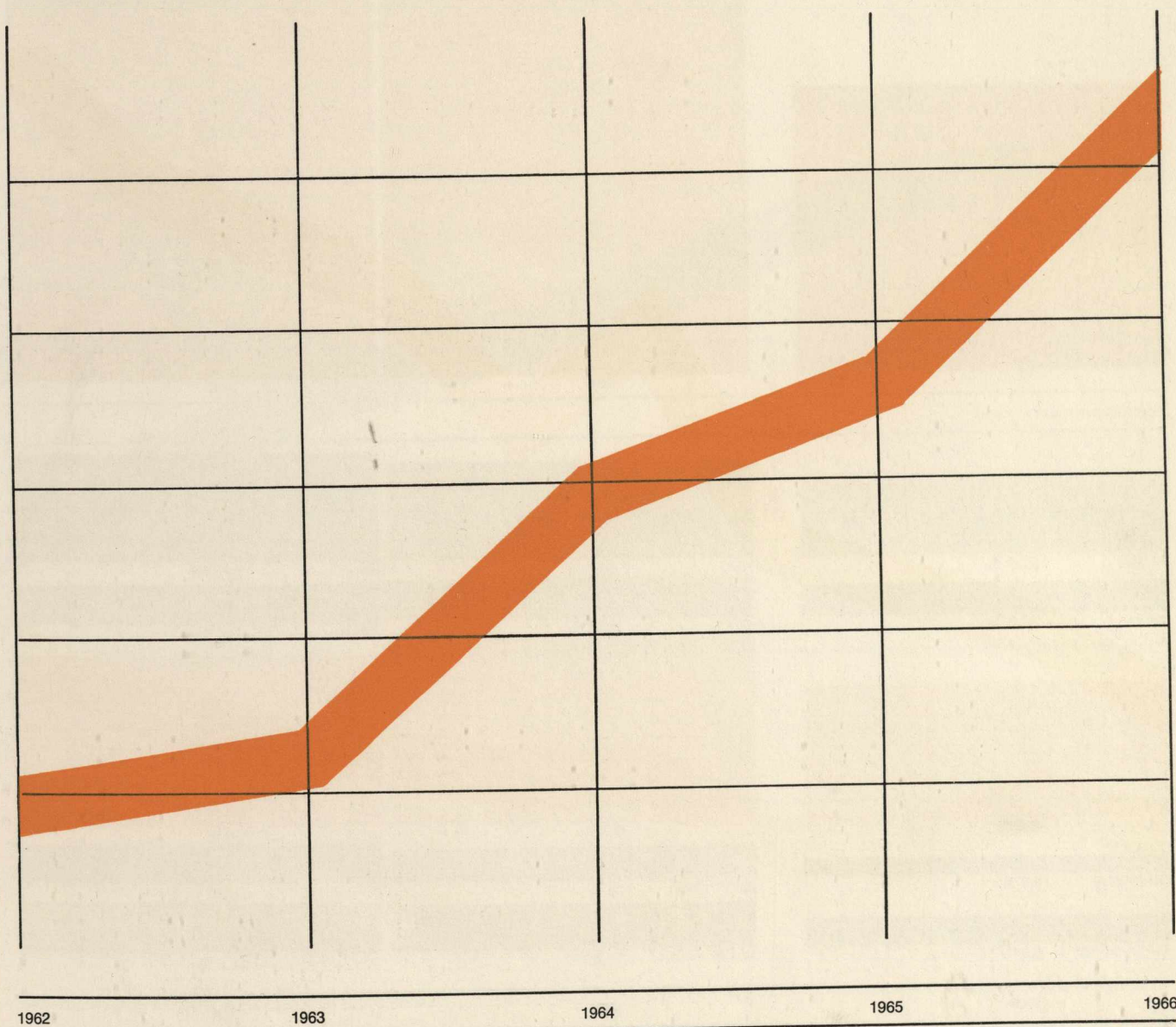
14,1	18,1	20,2	22,6	34,6	29,2	36,7	39,4	42,7	49,9
6,8	8,7	6,1	6,5	10,4	10,1	11,5	12,5	14,3	17,3





INCIDENZA PERCENTUALE DELLE VETTURE ALFA ROMEO SU L'IMMATRICOLATO NAZIONALE NELLE CLASSI DI CILINDRATA DI OLTRE 1250 C.C.

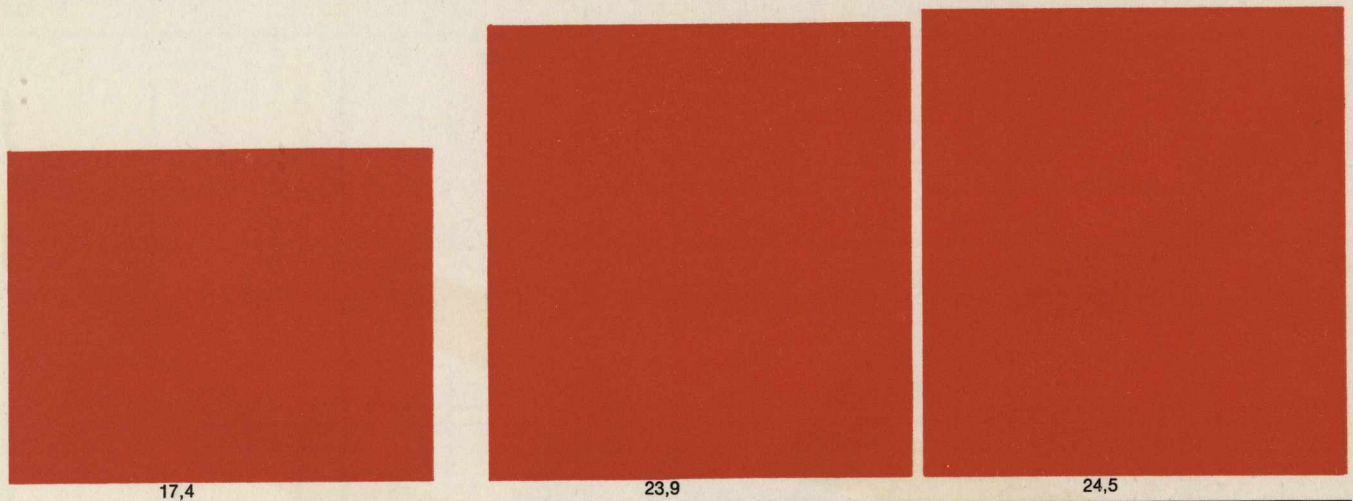
19,7 %                      21,1 %                      29,6 %                      32,9 %                      41,9 %



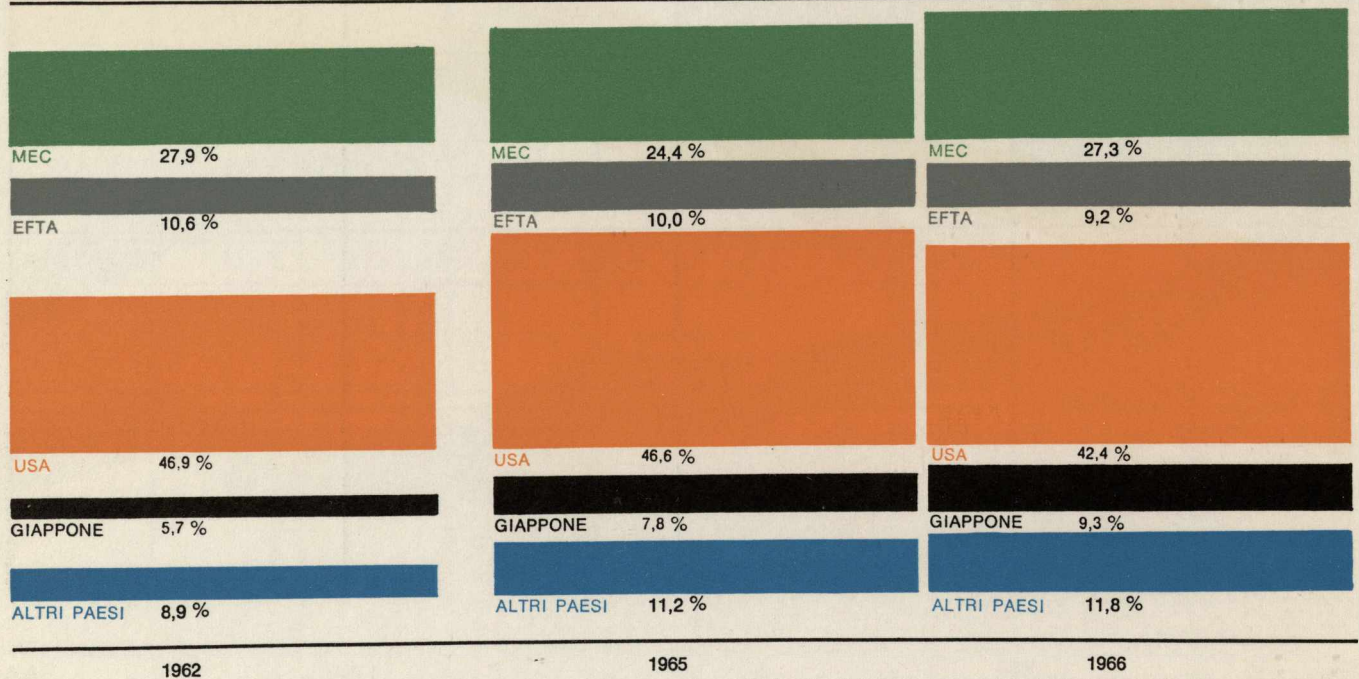


## PRODUZIONE MONDIALE AUTOVEICOLI

totale (milioni di unità)



ripartizione percentuale

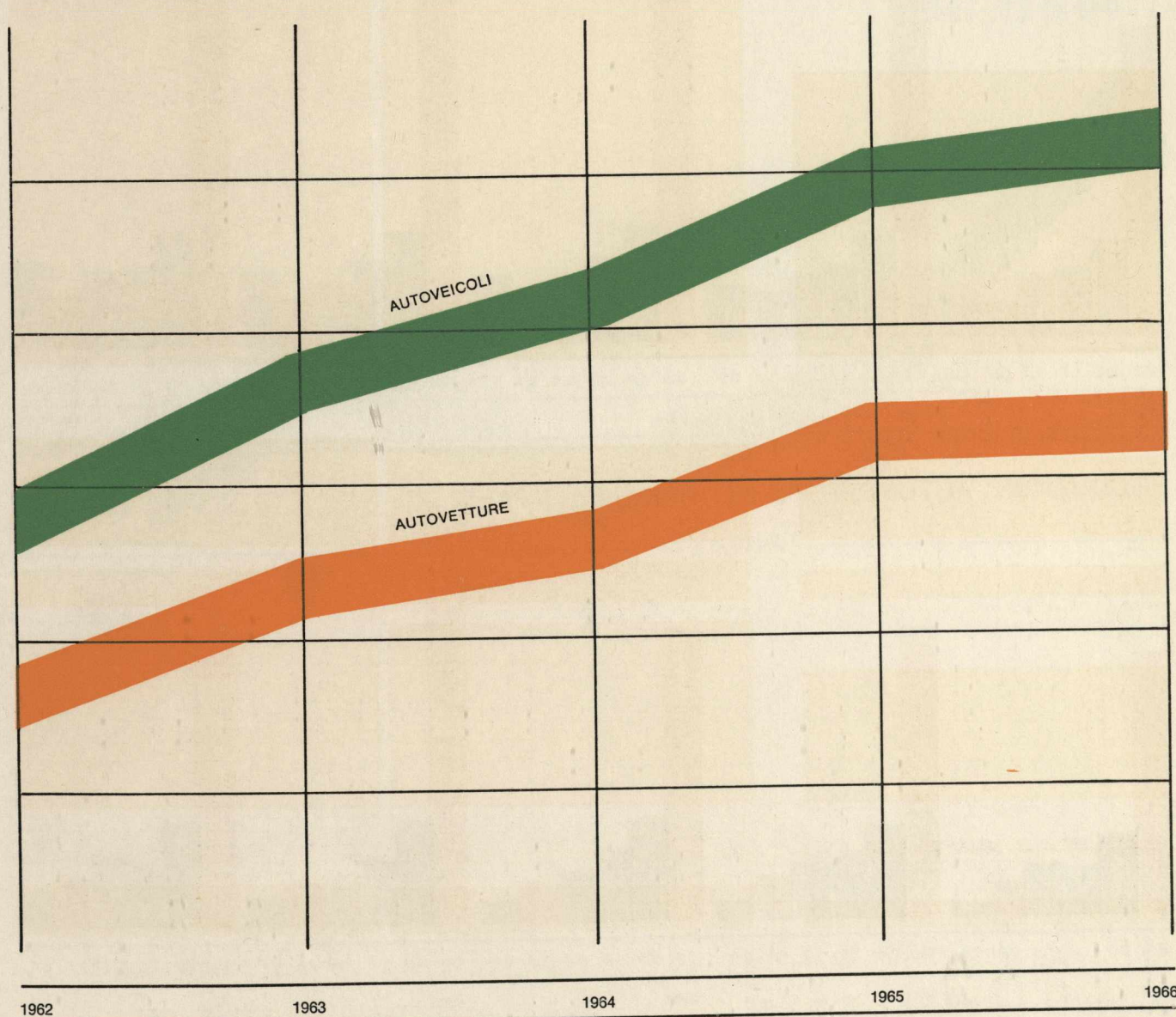




## PRODUZIONE MONDIALE AUTOVEICOLI E AUTOVETTURE

milioni di unità

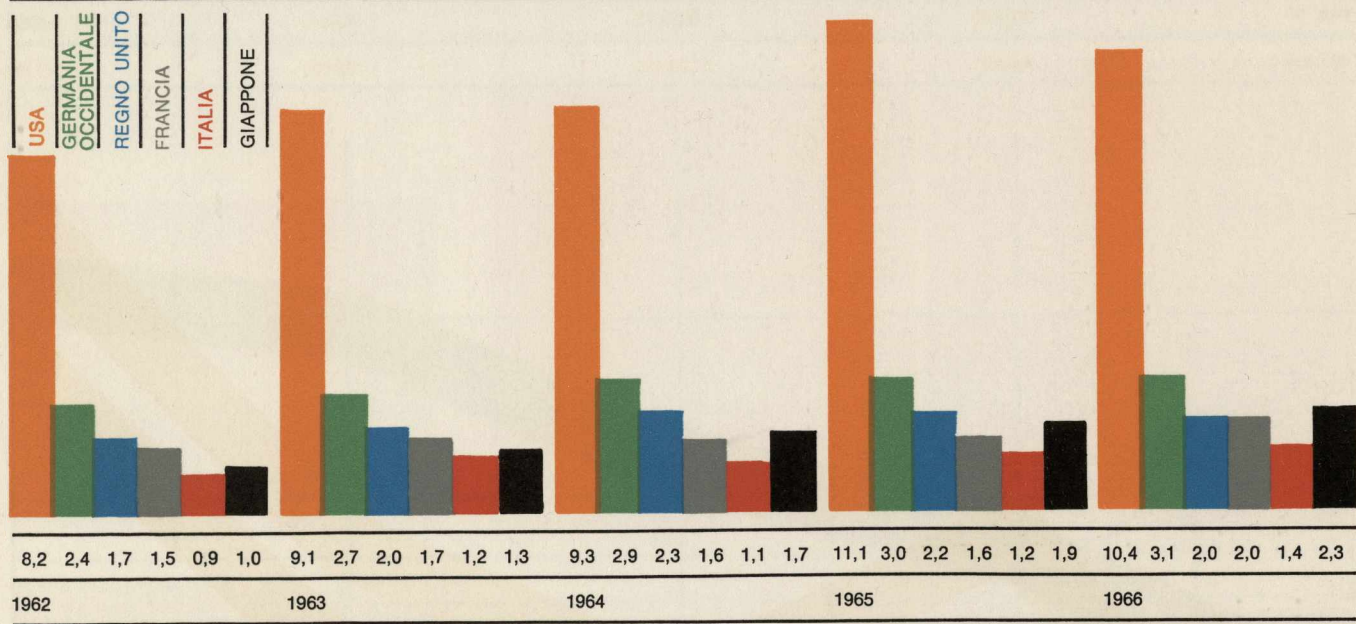
17,4	20,0	21,5	23,9	24,5
13,9	16,0	16,9	19,0	19,2





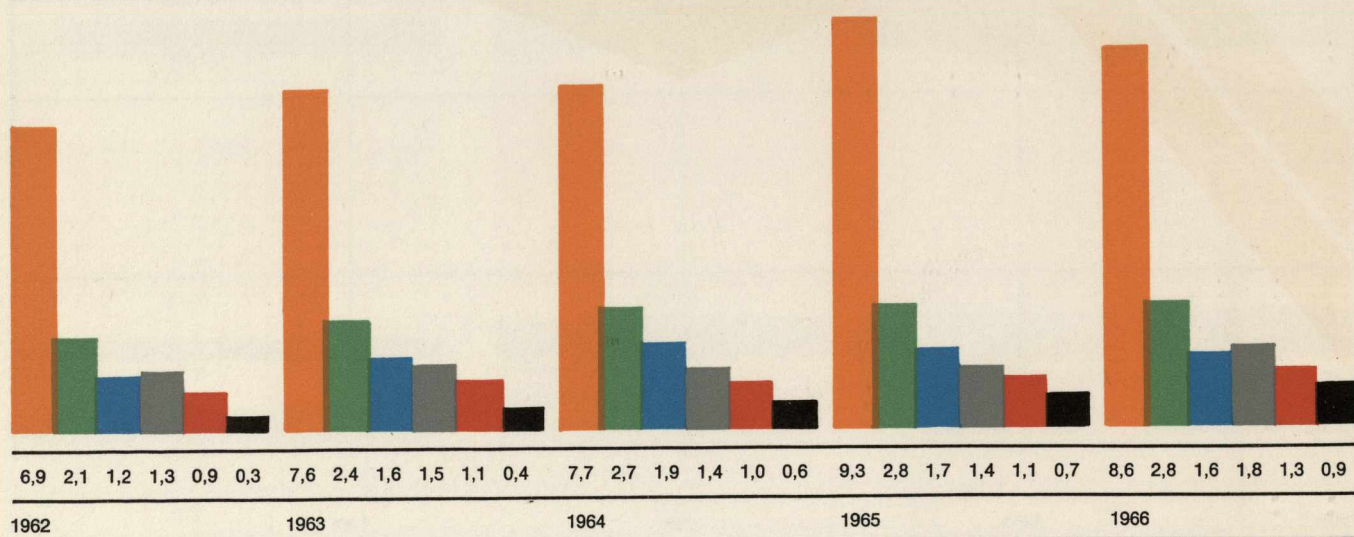
# PRODUZIONE AUTOVEICOLI NEI PRINCIPALI PAESI

milioni di unità



# PRODUZIONE AUTOVETTURE NEI PRINCIPALI PAESI

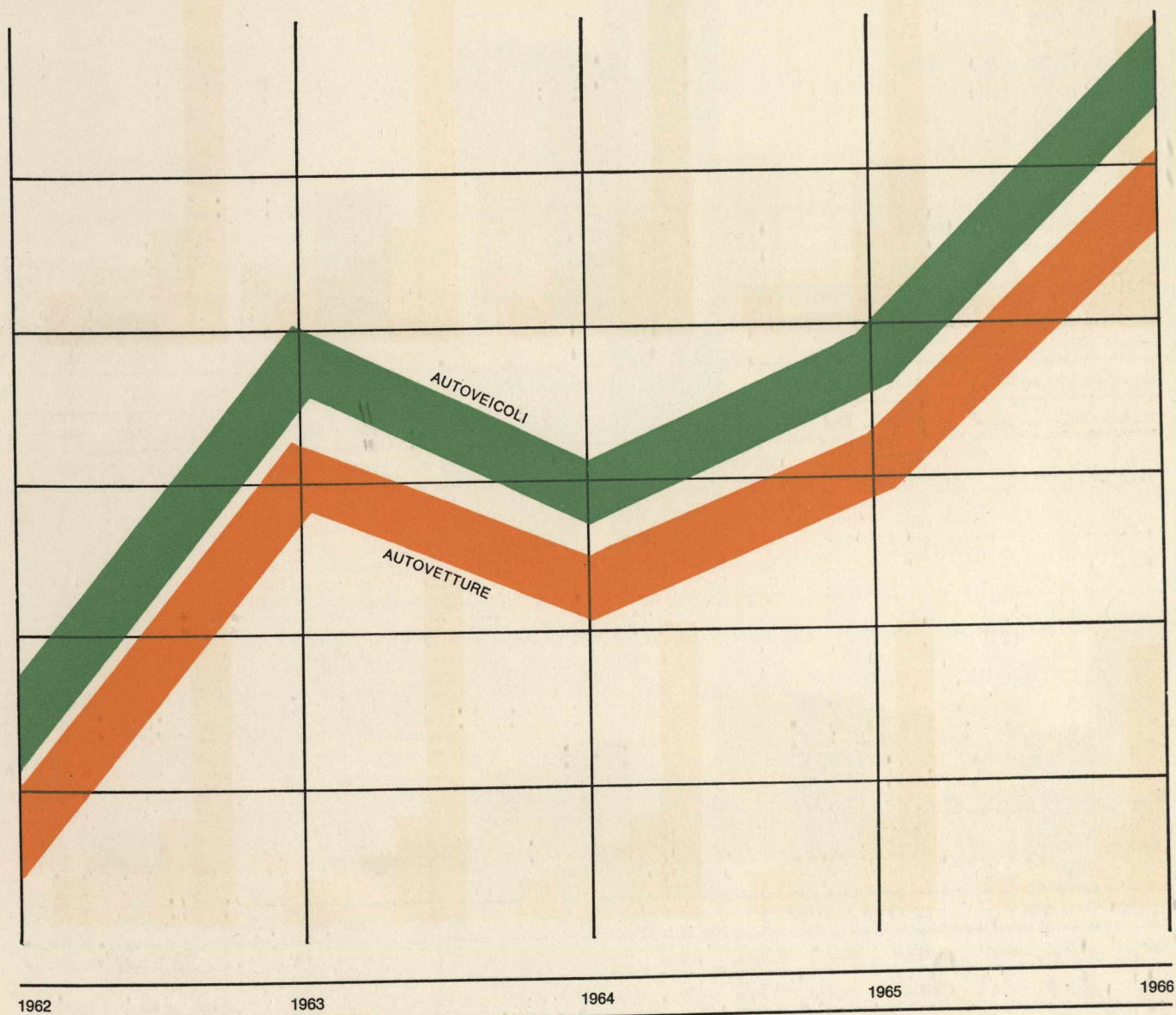
milioni di unità





## PRODUZIONE ITALIANA AUTOVEICOLI E AUTOVETTURE

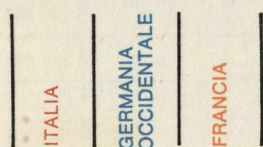
946.793	1.180.536	1.090.078	1.175.548	1.365.898
877.860	1.105.291	1.028.930	1.103.932	1.282.418



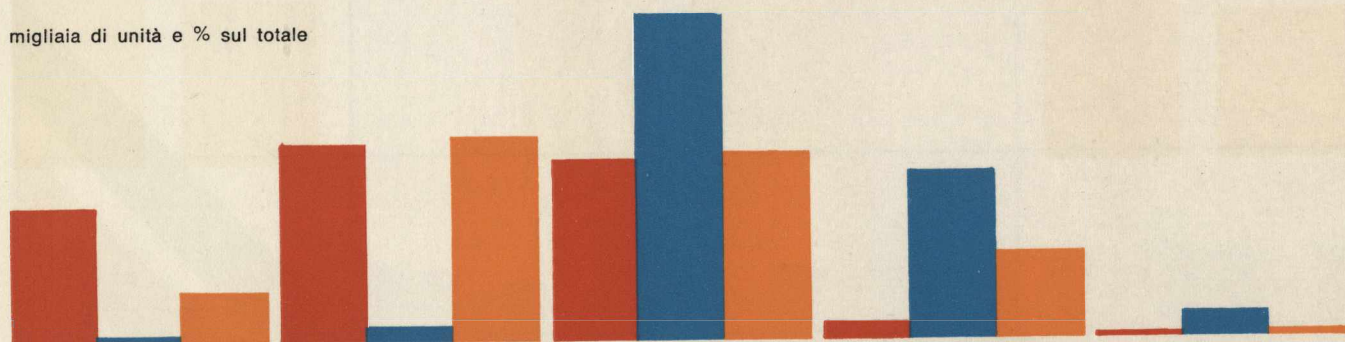


# RIPARTIZIONE DELLA PRODUZIONE DI AUTOVETTURE NEI PRINCIPALI PAESI DEL M.E.C. PER CLASSI DI CILINDRATA E CATEGORIE DI PREZZO SUL MERCATO DI ORIGINE

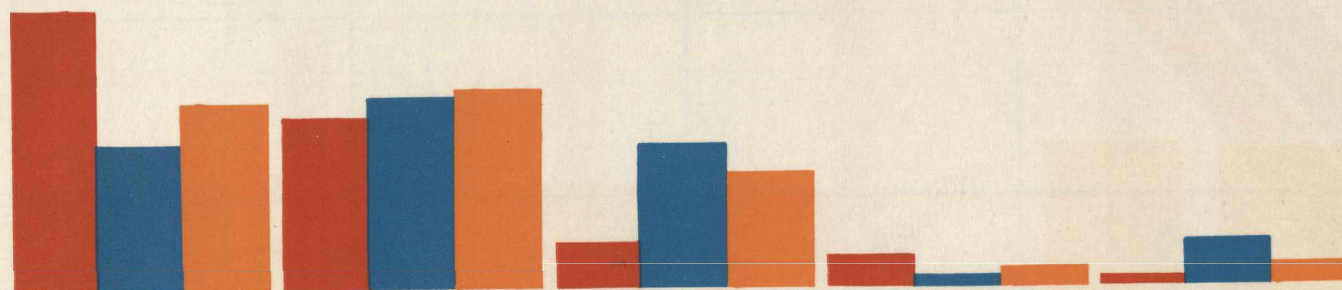
1966



migliaia di unità e % sul totale



cilindrata fino a 500			da 501 a 1.000			da 1.001 a 1.500			da 1.501 a 2.000			oltre 2.000		
324,8	12,5	168,4	471,0	73,4	691,4	440,5	1721,7	624,5	38,1	898,9	281,3	8,0	123,5	20,3
25,3 %	0,4 %	9,4 %	36,7 %	2,6 %	38,7 %	34,4 %	60,8 %	35,0 %	3,0 %	31,8 %	15,8 %	0,6 %	4,4 %	1,1 %



prezzo fino a 800.000			da 801 a 1.100.000			da 1.101 a 1.400.000			da 1.401 a 1.800.000			oltre 1.800.000		
670,6	757,4	622,1	414,3	1006,4	655,3	109,5	764,6	287,0	69,7	61,7	57,2	18,3	239,9	64,3
52,3 %	26,8 %	34,8 %	32,3 %	35,5 %	36,7 %	8,6 %	27,0 %	21,7 %	5,4 %	2,2 %	3,2 %	1,4 %	8,5 %	3,6 %



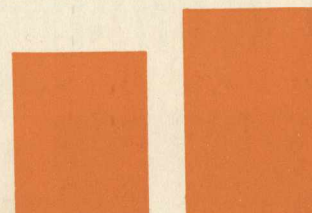
# PREZZI E CILINDRATE MEDI DELLE AUTOVETTURE IMMATRICOLATE NEI PRINCIPALI PAESI PRODUTTORI DEL M.E.C.

ITALIA

GERMANIA OCCIDENTALE

FRANCIA

prezzo medio (lire)



lire 795.000      870.000

862.000      1.109.000

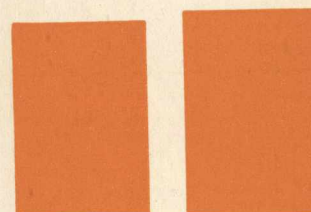
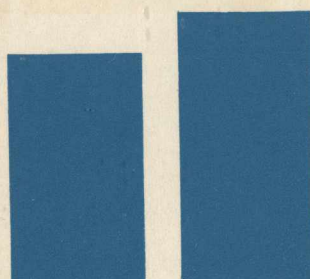
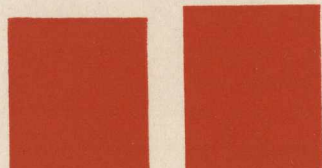
881.000      1.095.000

1960      1966

1960      1966

1960      1966

cilindrata media (c.c.)



c.c. 834      883

1235      1452

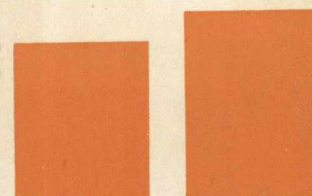
1042      1092

1960      1966

1960      1966

1960      1966

rapporti prezzo/cilindrata (lire per c.c. di cilindrata)



lire/c.c. 953      985

698      764

845      1003

1960      1966

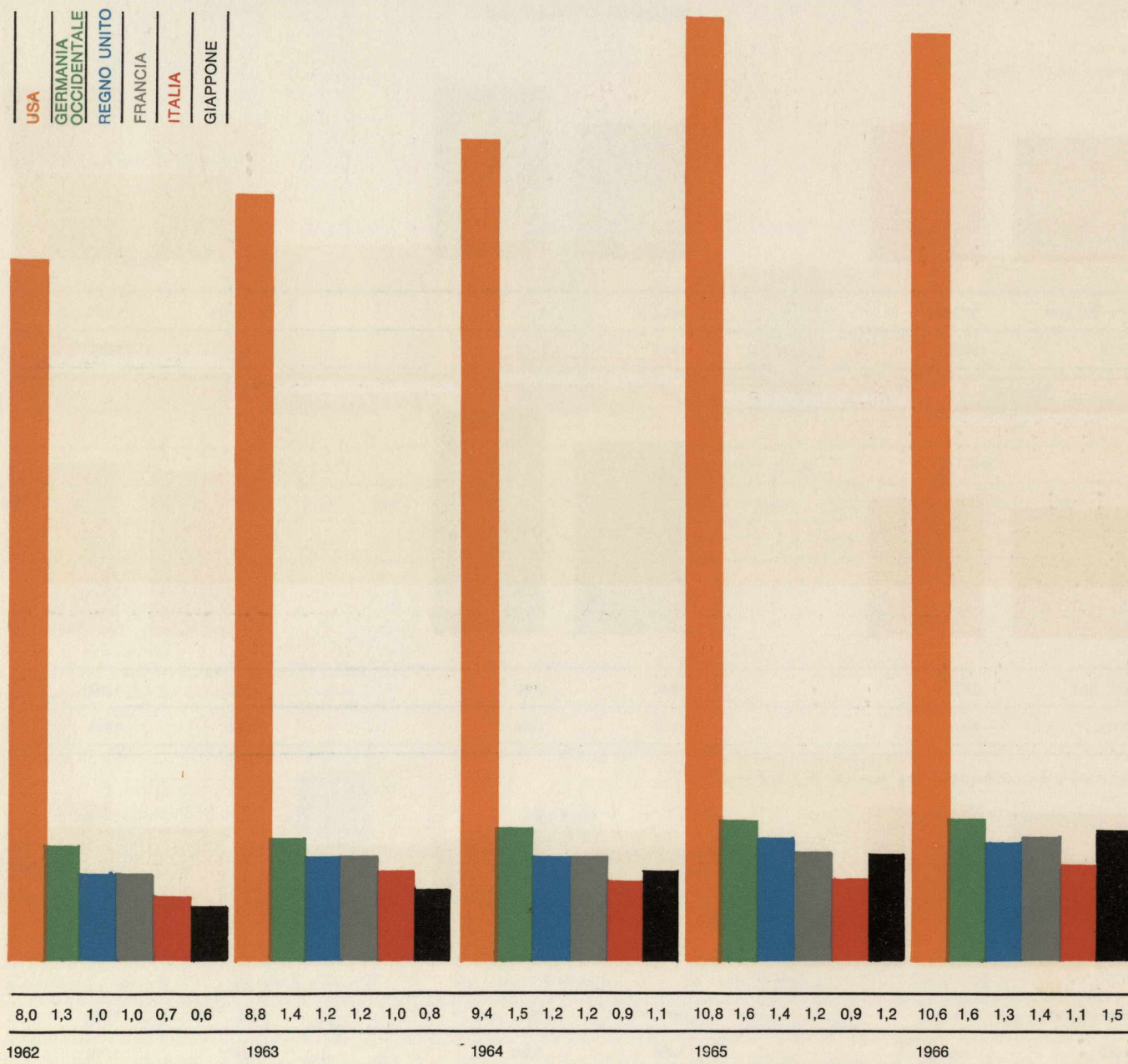
1960      1966

1960      1966



## IMMATRICOLAZIONE DI AUTOVEICOLI IN ALCUNI PAESI

milioni di unità





## ESPORTAZIONE ED IMPORTAZIONE ITALIANA AUTOVEICOLI

GERMANIA OCCIDENTALE

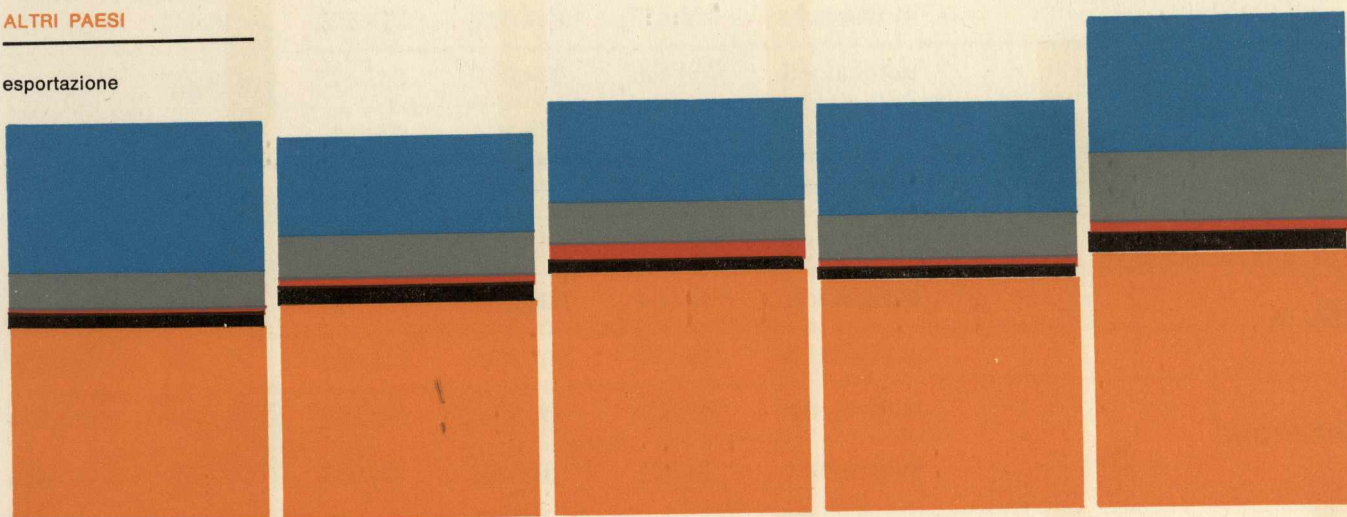
FRANCIA

REGNO UNITO

USA

ALTRI PAESI

esportazione



319.094

305.274

331.122

326.731

393.569

1962

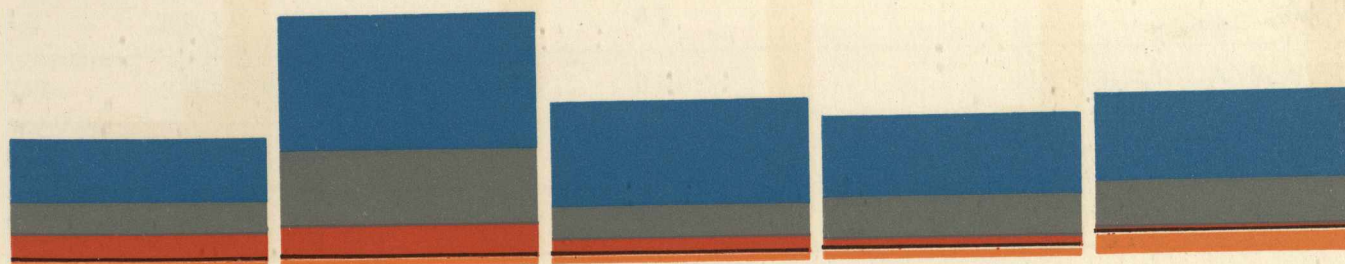
1963

1964

1965

1966

importazione



101.913

199.727

127.260

111.540

125.001

1962

1963

1964

1965

1966



## ESPORTAZIONE AUTOMOBILISTICA

		1962	1963	1964	1965	1966
U.S.A.	autoveicoli	231.744	267.798	360.743	340.735	386.004
	autovetture	126.969	144.510	197.717	204.874	261.446
GERMANIA OCCIDENTALE	autoveicoli	1.101.882	1.329.920	1.498.964	1.527.254	1.637.424
	autovetture	986.417	1.217.071	1.377.866	1.419.131	1.533.156
REGNO UNITO	autoveicoli	694.605	774.834	847.883	793.756	794.445
	autovetture	544.792	615.827	679.529	627.567	609.971
FRANCIA	autoveicoli	523.771	574.664	519.007	638.305	787.437
	autovetture	460.013	498.795	445.392	563.374	707.426
ITALIA	autoveicoli	319.094	305.274	331.122	326.731	393.569
	autovetture	305.429	291.876	313.088	307.534	371.632
GIAPPONE	autoveicoli	49.360	90.275	149.176	194.109	255.704
	autovetture	16.011	31.445	66.965	100.703	153.090

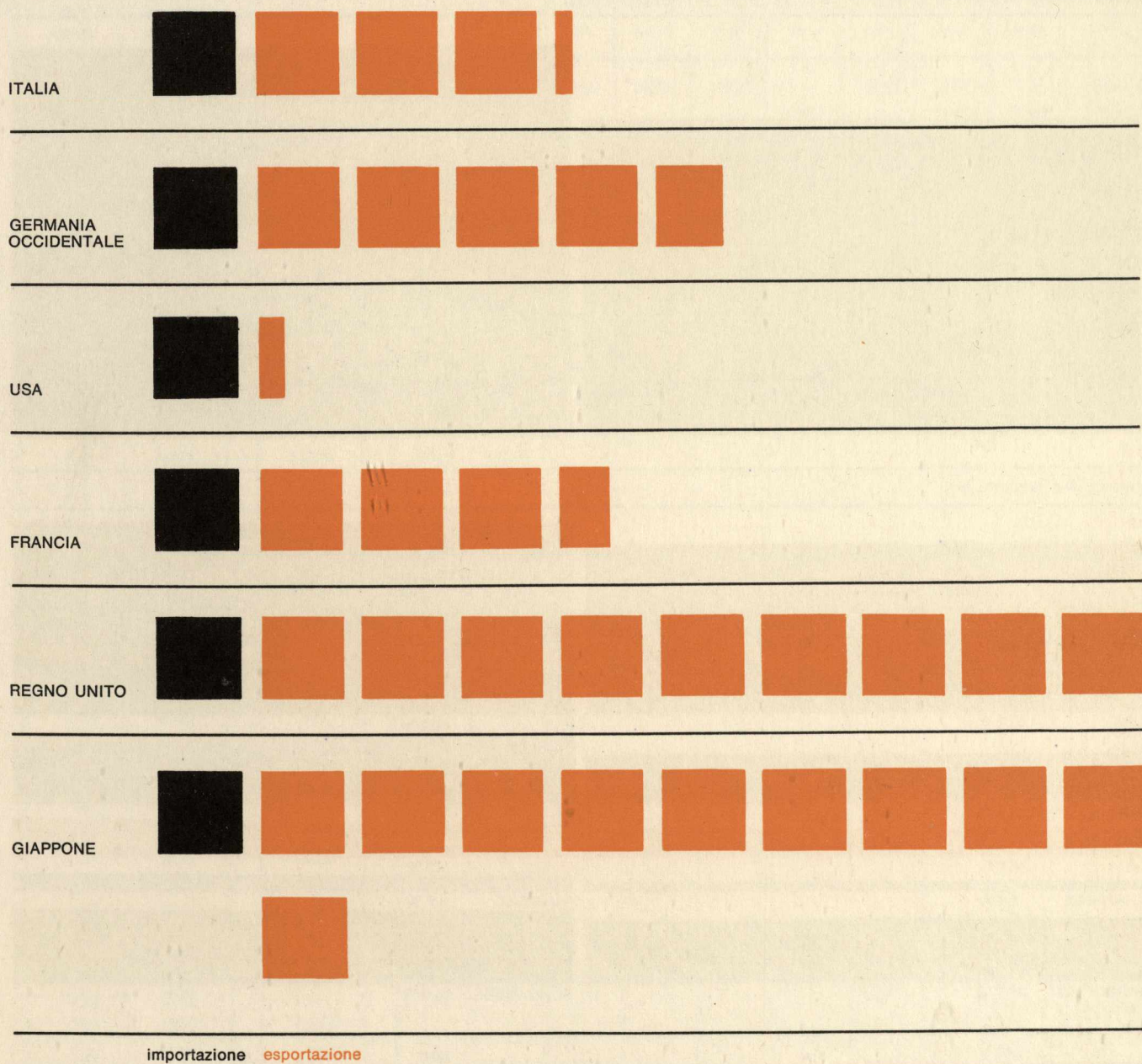
## INCIDENZA DELL'ESPORTAZIONE AUTOVEICOLI SULLA PRODUZIONE

	1962	1963	1964	1965	1966
U.S.A.	2,8	3,7	3,9	3,0	3,7
GERMANIA OCCIDENTALE	46,8	50,0	51,5	51,3	53,7
REGNO UNITO	41,5	38,5	36,4	36,4	38,9
FRANCIA	34,1	33,1	32,1	39,5	38,9
ITALIA	33,7	25,9	30,4	27,8	28,8
GIAPPONE	5,0	6,9	8,8	10,3	11,2



## NUMERO VETTURE ESPORTATE PER OGNI VETTURA IMPORTATA

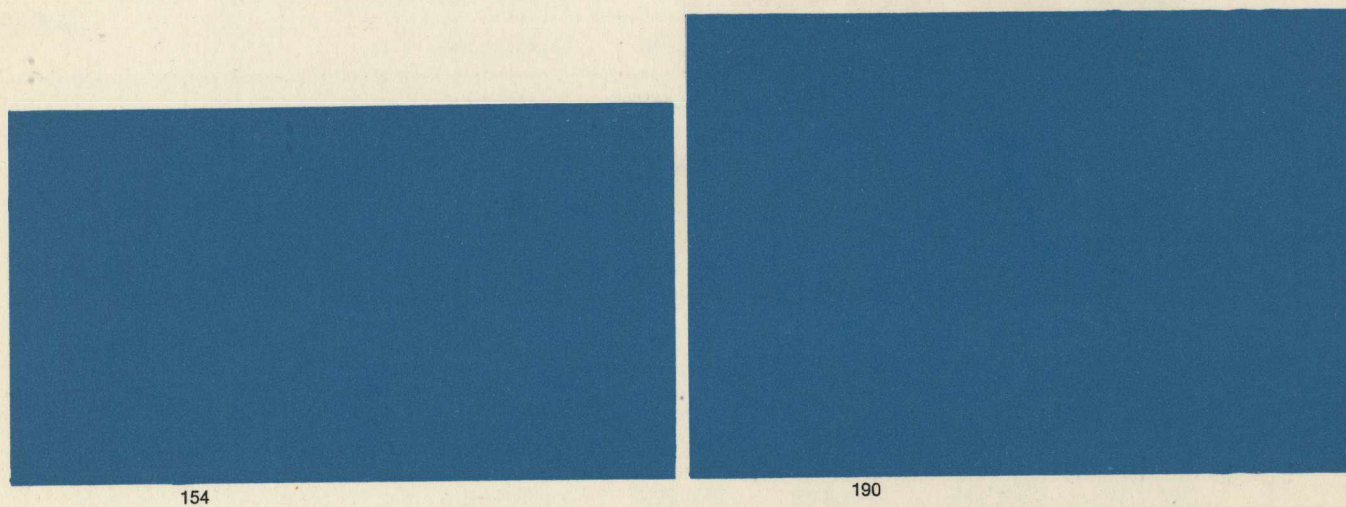
1966



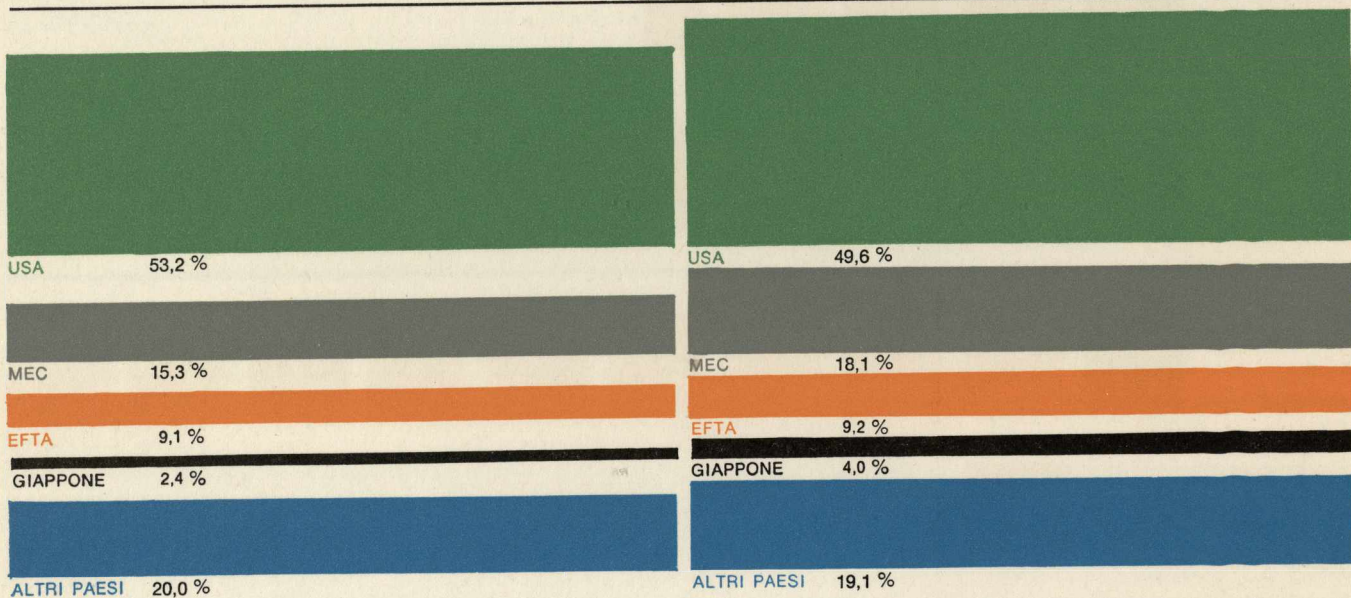


## CIRCOLAZIONE MONDIALE AUTOVEICOLI

totale (milioni di unità)



ripartizione percentuale



1963

1966



DENSITA' DI CIRCOLAZIONE AUTOVETTURE IN ALCUNI PAESI CONFRONTATA  
CON QUELLA DEGLI STATI UNITI

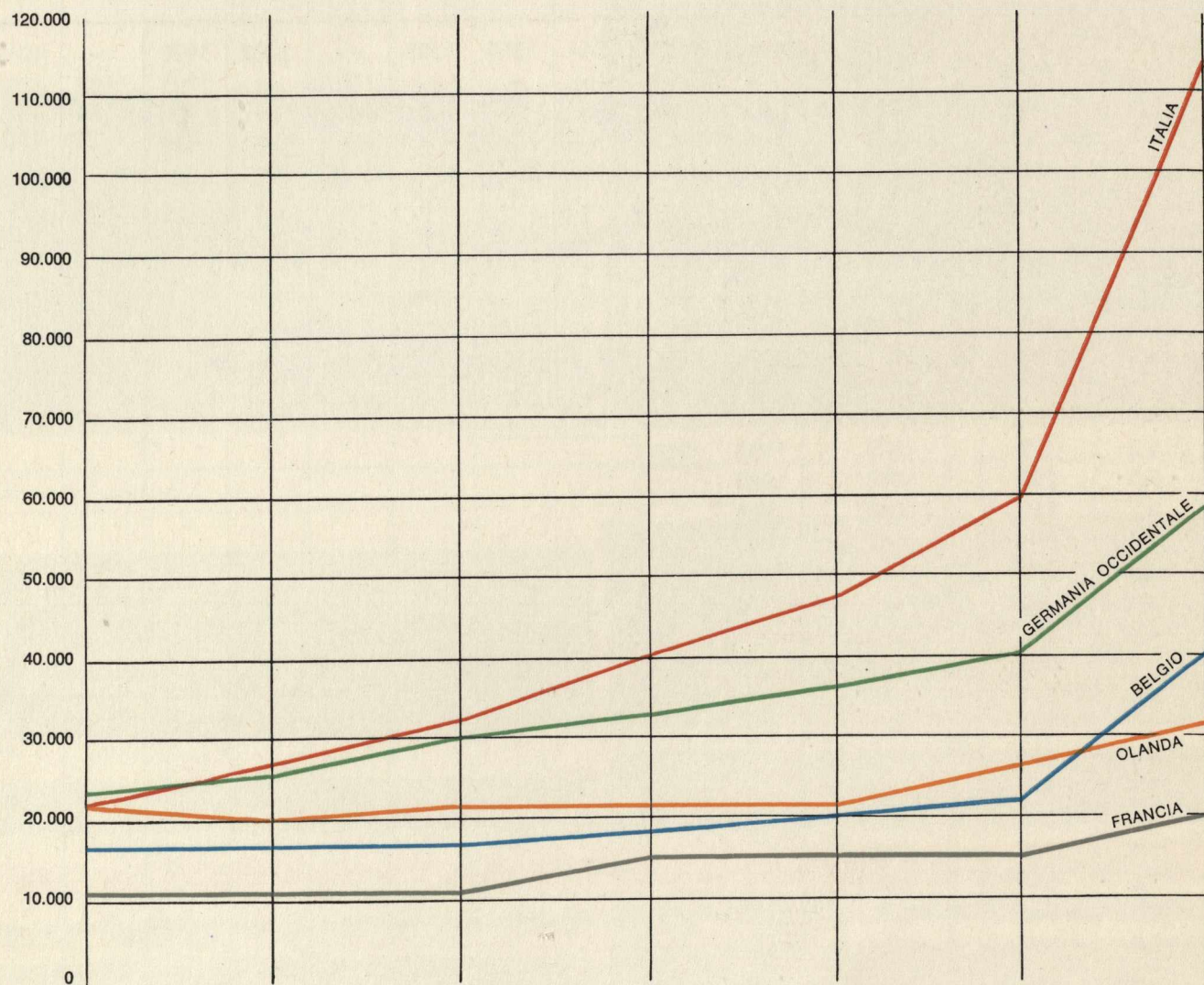
[illegible]



## TASSA DI CIRCOLAZIONE NEI PAESI DEL M.E.C.

1966

lire



tipi:	FULVIA 2C	FIAT 124	GIULIA 1300	FIAT 1500	GIULIA SUPER	FLAVIA 1,8	AR. 2600
cil. c.c.:	1091	1197	1290	1481	1570	1800	2584



## PREZZI DEL CARBURANTE

andamento in alcuni paesi

BENZINA NORMALE	PREZZI IN LIRE ITALIANE			
	1960	1962	1964	1966
ITALIA	96,00	96,00	110,00	120,00
AUSTRIA	76,40	76,96	77,40	82,14
BELGIO	96,59	92,85	95,91	101,78
DANIMARCA	81,97	93,57	96,94	96,30
FRANCIA	124,36	124,16	121,14	119,74
NORVEGIA	89,67	90,43	90,94	102,96
PAESI BASSI	75,14	78,23	88,22	91,19
PORTOGALLO	91,46	115,61	115,61	115,30
REGNO UNITO	88,68	93,00	86,58	102,31
GERMANIA	89,38	87,73	88,83	86,99
SPAGNA	111,51	96,47	96,47	96,47
SVEZIA	86,70	97,54	90,04	104,00
SVIZZERA	64,93	71,77	75,30	82,41
U.S.A.	49,82	50,77	50,77	50,77







---

Giulia 1300 t.i.

---





---

Stabilimento di Arese. Reparto verniciatura.

---





---

GT 1300 Junior.

---





---

Stabilimento di Arese. L'autosilo.

---

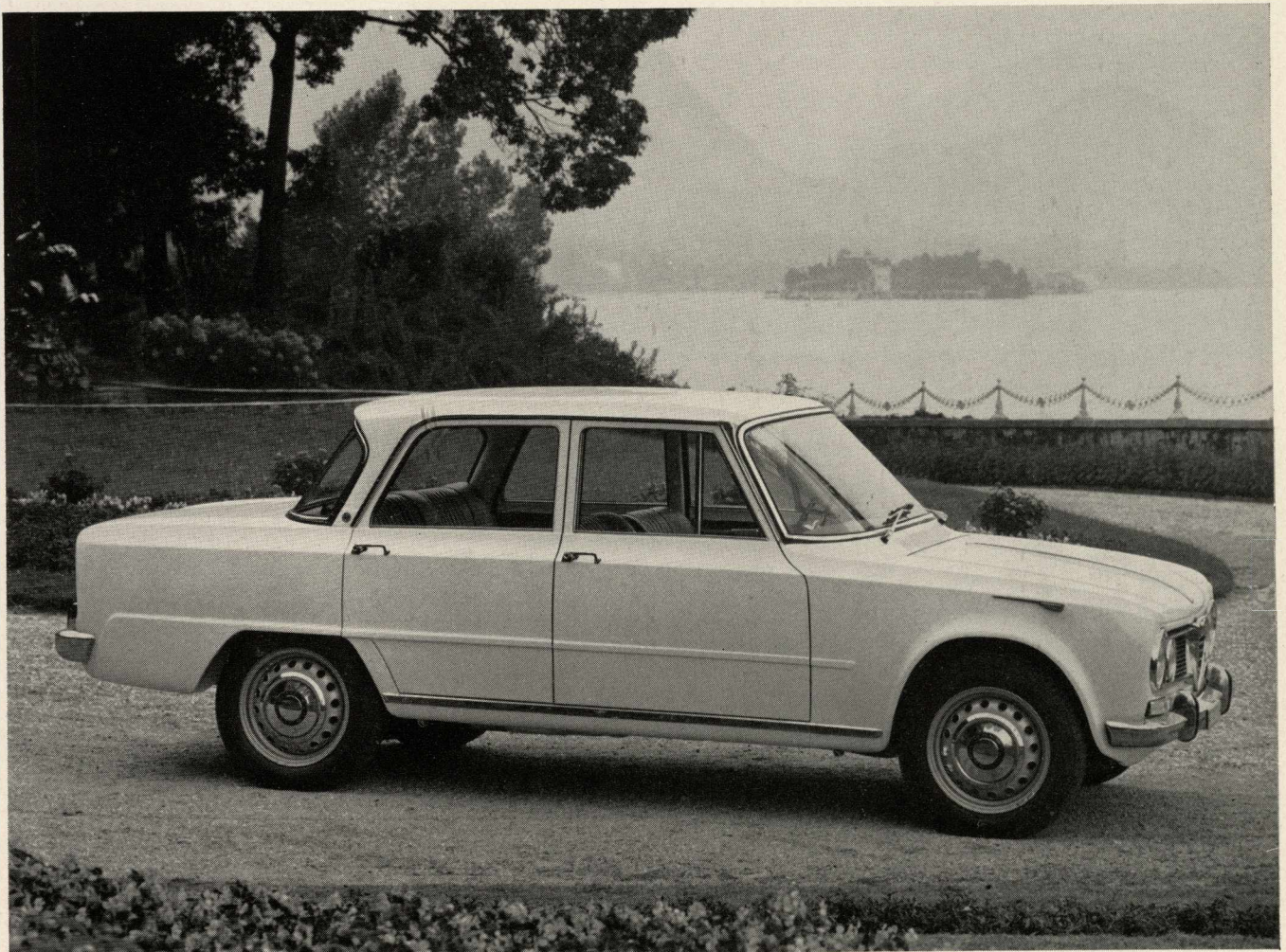




---

Giulia Super.

---

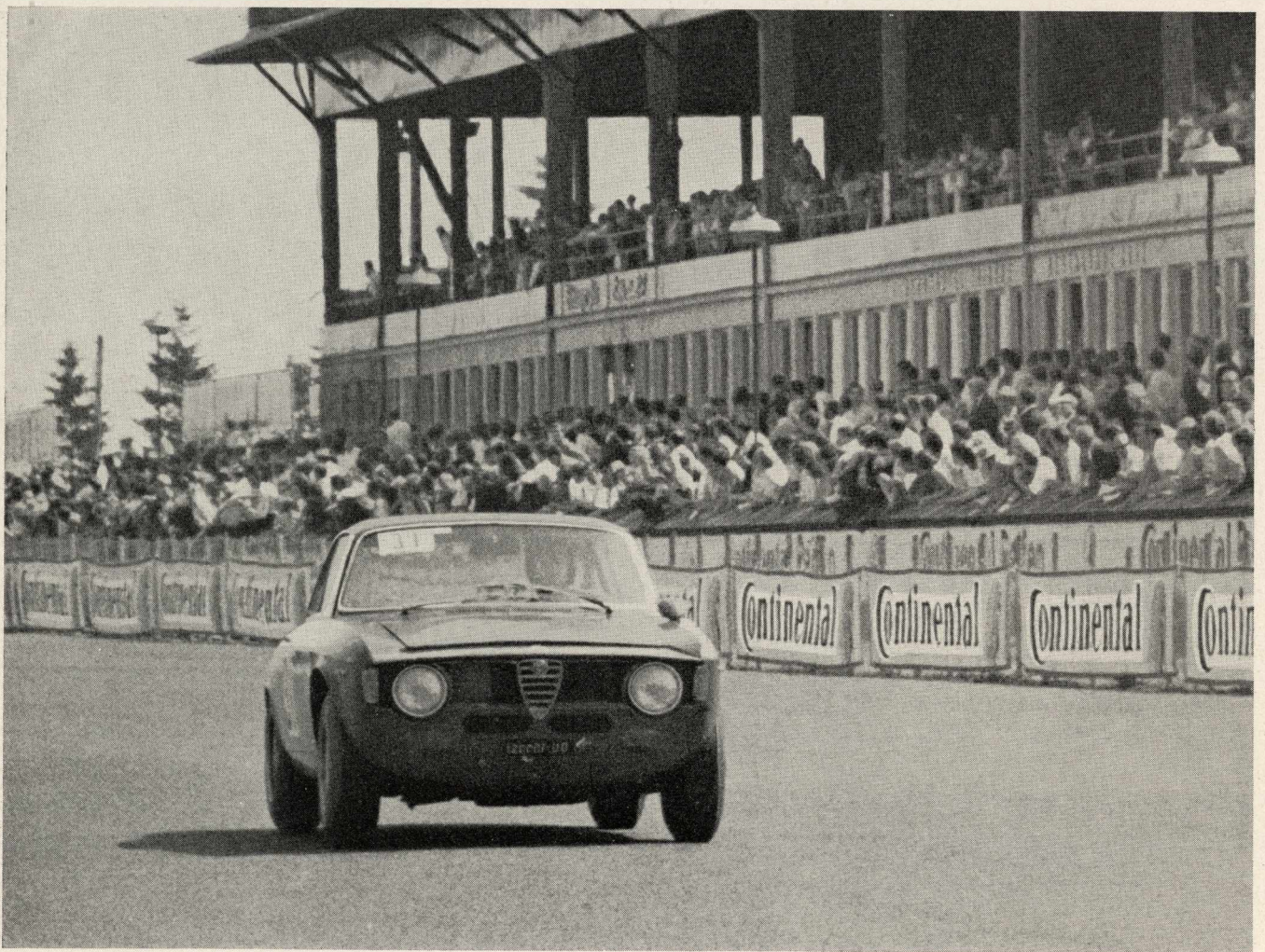




---

La GTA di De Adamich e Zeccoli 1<sup>a</sup> assoluta alla «6 ore del Nürburgring».

---





---

Pista sperimentale di Balocco. Prove notturne.

---

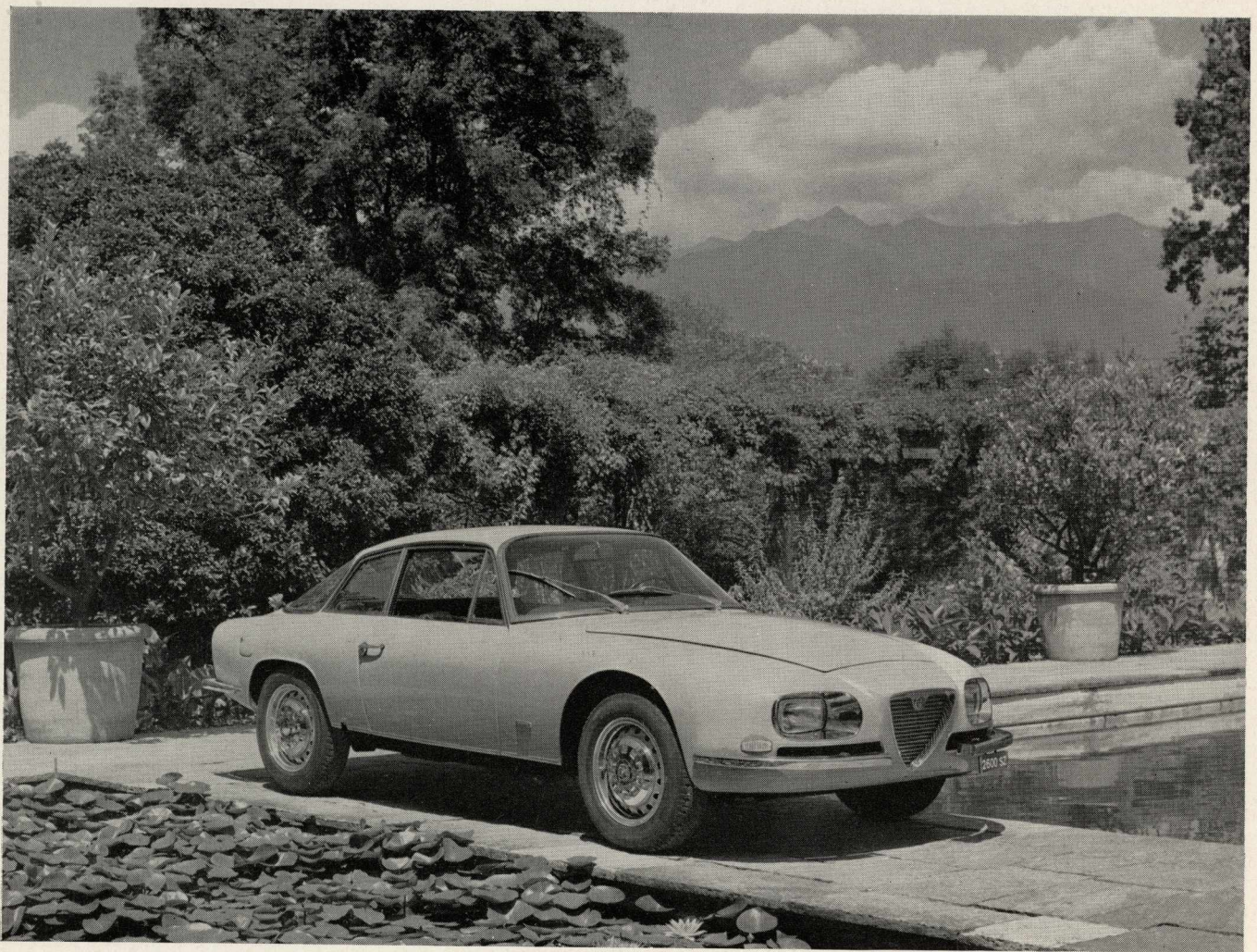




---

2600 SZ.

---





---

Pista sperimentale di Balocco. Prova di vetture sulle pavimentazioni speciali.

---





---

I nuovi furgoni e autocarri Alfa Romeo F 12 e A 12 nelle diverse versioni.

---





---

La gamma dei veicoli industriali Alfa Romeo-Saviem A 15, A 19 e A 38.

---





---

Azienda di Pomigliano d'Arco. Montaggio finale motori Rolls Royce Avon.

---





---

Aeroporto di Fiumicino. Controllo dei motori Rolls Royce Conway su un D.C. 8 dell'Alitalia.

---





**ALFA ROMEO S.p.A.**

Capitale Sociale L. 60.000.000.000  
 Sede e Direzione Generale -  
 Via Gattamelata, 45 - Milano (Italia)  
 Casella postale 1821 - Milano  
 Telefono 3977  
 Telegrafo ALFAROMEO - Milano  
 Telex 31494 ALFAUTMI  
 Stabilimenti: Milano  
     Arese (Milano)  
     Pomigliano d'Arco (Napoli)

**Organizzazione commerciale****ITALIA**

**Filiale di Bari** - Via Napoli, 353 - Bari - Tel. 235220/1  
**Filiale di Bologna** - V.le Oriani, 50/52 - Bologna - Telefono 349875/6/7  
**Filiale di Catania** - V.le Ulisse - Catania - Tel. 245740/1  
**Filiale di Firenze** - Via Pratese - Firenze - Tel. 370641/2/3/4  
**Filiale di Genova** - Via Merano, 20 - Genova Sestri - Telefono 420841/2/3/4/5  
**Filiale di Genova - Ufficio di Cagliari** - Via Alghero, 33 - Cagliari - Tel. 666965  
**Filiale di Milano** - Via Grosotto, 7 - Milano - Tel. 368391/2/3/4/5  
**Filiale di Napoli** - Via delle Repubbliche Marinare, 124, 126, 128 - Napoli - Tel. 221555/6/7  
**Filiale di Padova** - Via Venezia, 59 - Padova - Tel. 42166/7/8/9  
**Filiale di Padova - Dipendenza di Trieste** - Piazza Duca degli Abruzzi, 5 - Trieste - Tel. 68484/5  
**Filiale di Roma** - Via Ostiense, 236 - Roma - Tel. 554841/2/3  
**Filiale di Torino** - Via Botticelli, 87 - Torino - Tel. 264545/6/7/8/9

**Consociate Estere****FRANCIA****SOCIÉTÉ FRANÇAISE ALFA ROMEO - S.O.F.A.R.**

Capitale Sociale NF. 5.000.000  
 Sede Sociale: 6, Avenue de Messine - PARIS 8ème  
 Telefono 522.8934  
 Telegrafo ALFAROMEO - Paris  
 Telex 28425 ALFAROM - Paris

**GERMANIA****ALFA ROMEO VERTRIEBSGESELLSCHAFT m.b.H.**

Capitale Sociale DM. 5.000.000  
 Sede Sociale: Hanauer Landstrasse 151-157, 6 FRANKFURT A/MAIN  
 Telefono 439295-96  
 Telegrafo ALFAUTO - Frankfurt a/M  
 Telex 413055 ALFAF D

**SVIZZERA****ALFA ROMEO (SVIZZERA) S.A.**

Capitale Sociale Fr. Sv. 300.000  
 Sede Sociale: 6982 AGNO-LUGANO  
 Telefono 24234-5  
 Telegrafo ALFAUTO - Lugano  
 Telex 59380 ALFAROMEO - Agno

**SPAGNA****ALFA ROMEO ESPAÑOLA S.A.**

Capitale Sociale PTS. 200.000  
 Sede Sociale: Calle Nuñez de Balboa, 46 - MADRID  
 Telefono 2257252 - 2761760  
 Telegrafo ALFAUTO - Madrid

**GRAN BRETAGNA****ALFA ROMEO (GREAT BRITAIN) LTD.**

Capitale Sociale Lst. 10.000  
 Sede Sociale: 164, Sloane Street - LONDON SW1  
 Telefono BELGRAVIA 7746  
 Telegrafo BRITALFA - London SW1  
 Telex 261538 BRITALFA LDN

**U.S.A.****ALFA ROMEO INC.**

Capitale Sociale \$ 100.000  
 Sede Sociale: 63, Wall Street - NEW YORK, N.Y.  
 Uffici: 231, Johnson Av. - NEWARK - 8, New Jersey  
 Telefono 824-4949  
 Telegrafo ALFAUTO - Newark  
 Telex 0126494 ALFA ROMEO NWK

**SUD AFRICA****ALFA ROMEO SOUTH AFRICA (PTY) LTD.**

Capitale Sociale: Rand 200.000  
 Sede Sociale: 3, 2nd Street - Booysens Reserve  
 P.O. Box 2435 - JOHANNESBURG  
 Telefono 838 2544  
 Telegrafo ALFAROMEO - Johannesburg  
 Telex 43-7169 JH

**BENELUX****ALFA ROMEO BENELUX S.A.**

Capitale Sociale Frs. Bg. 500.000  
 Sede Sociale: 20, Rue Belliard - BRUXELLES 4  
 Telefono 112730  
 Telegrafo ALFAUTO - Bruxelles  
 Telex 22164 ENIDRO BRUXELLES per ALFAROMEO







# i perchè della sicurezza **ALFA** **ROMEO**

Le Alfa Romeo sono vetture  
che danno innanzitutto  
la garanzia della sicurezza:  
questo è il risultato che, fin dalle origini,  
l'Alfa Romeo ottiene adottando

soluzioni costruttive nate dalla grande  
esperienza delle competizioni.  
Per questo, quando l'Alfa Romeo dice  
che le proprie vetture sono sicure,  
spiega il perchè.

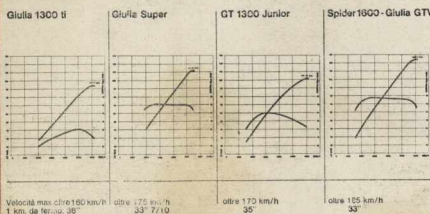
## un'ALFA perchè:



Le Alfa Romeo sono vetture  
che danno innanzitutto la garanzia della sicurezza:  
questo è il risultato che, fin dalle origini,  
l'Alfa Romeo ottiene adottando soluzioni costruttive  
nate dalla grande esperienza delle competizioni.  
Per questo, quando l'Alfa Romeo dice  
che le proprie vetture sono sicure, spiega il perchè.

### ha la riserva di sicurezza

Ecco un esempio  
con i dati tecnici  
di 5 dei 12 modelli  
in produzione.



Per potenza, velocità, ripresa ogni Alfa è sempre in testa rispetto alle altre vetture della stessa fascia ed ha valori che si ritrovano in vetture di cilindrata superiore e in modelli da competizione. Questa preminenza condiziona la progettazione dell'intera vettura: in un'Alfa Romeo tutti gli organi dell'albero motore alla trasmissione, dai freni alla scocca, sono costruiti con materiali di altissima qualità e con una tecnica di lavorazione d'avanguardia. Non solo: la grande potenza dà luogo a una riserva di potenza, quella scorta di sicurezza che consente sorpassi sicuri, minor lavoro, minor usura e maggior durata del motore, tranquillità assoluta anche alle alte velocità.

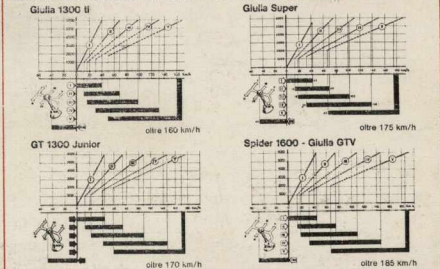
## un'ALFA perchè:



Le Alfa Romeo sono vetture  
che danno innanzitutto la garanzia della sicurezza:  
questo è il risultato che, fin dalle origini,  
l'Alfa Romeo ottiene adottando soluzioni costruttive  
nate dalla grande esperienza delle competizioni.  
Per questo, quando l'Alfa Romeo dice  
che le proprie vetture sono sicure, spiega il perchè.

### ha il ritmo della sicurezza

VELOCITÀ E REGIMI CONSENTITI ALLE SINGOLE MARCE



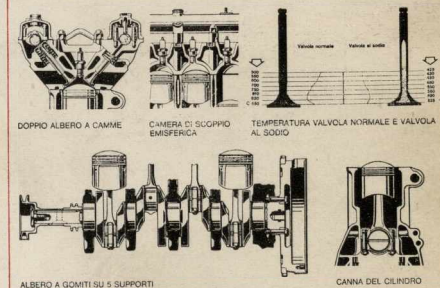
Il cambio a 5 marce, normalmente adottato su vetture di categoria e di cilindrata superiore, dà questi vantaggi: □ ripresa scattante, dovuta, oltre che alla potenza, al distanziamento uniformemente progressivo dei rapporti □ disponibilità di un rapporto di trasmissione adatto per ciascun tipo di tracciato stradale □ viaggi in autostrada a velocità costantemente elevate mantenendo un regime di terna tranquillo, con minor consumo di carburante e minor usura del motore. I diagrammi dimostrano come un'Alfa Romeo viaggi con una velocità di crociera sui 140 km/h mantenendo il regime del motore a poco più di 3/4 del regime massimo.

## un'ALFA perchè:



Le Alfa Romeo sono vetture  
che danno innanzitutto la garanzia della sicurezza:  
questo è il risultato che, fin dalle origini,  
l'Alfa Romeo ottiene adottando soluzioni costruttive  
nate dalla grande esperienza delle competizioni.  
Per questo, quando l'Alfa Romeo dice  
che le proprie vetture sono sicure, spiega il perchè.

### ha la sicurezza dell'efficienza



□ Due alberi a camme in testa azionano direttamente le valvole senza interposizione di altri organi meccanici. □ Le camere di scoppio emisferiche permettono la più immediata propagazione della fiamma ed una più efficiente combustione. □ Condotti di aspirazione e di scarico e le valvole sono ampiamente dimensionati per facilitare il riempimento e lo scarico della camera di scoppio. □ Le valvole di scarico al sodio sono in grado di mantenere la propria temperatura in limiti molto ridotti. □ L'albero a gomiti poggia su 5 cuscinetti di banco, vengono così sensibilmente ridotte le sollecitazioni e le forze che agiscono sono meglio ripartite. □ Le canne dei cilindri sono a diretto contatto con l'acqua: risultano meglio raffreddate e si riducono le possibilità di danni al motore per surriscaldamento.